

*Pierluigi Moncalvo
Giovanni Massimello*

Araldica della Regia Aeronautica

Volume primo



Gruppo Modellistico Trentino
di studio e ricerca storica

**Pierluigi Moncalvo
Giovanni Massimello**

ARALDICA DELLA REGIA AERONAUTICA

VOLUME PRIMO

**impaginazione e grafica di
Claudio Pergher**

profili a colori di Ruggero Calò

**coordinamento e
supervisione editoriale di
Flavio Chistè e
Mirko D'Accordi**

Gruppo Modellistico Trentino di studio e ricerca storica

© Gruppo Modellistico Trentino
di studio e ricerca storica – Trento, 2010

Nessuna parte dell'opera può essere riprodotta o memorizzata in sistemi di archivio o trasmessa in qualsiasi forma o mezzo elettronico, ottico, meccanico, registrazioni o altri, senza preventiva autorizzazione scritta da parte dell'Editore, a esclusione di brevi passaggi per recensioni editoriali.

Questo libro è stato realizzato in occasione del
30° anniversario di fondazione del
Gruppo Modellistico Trentino
di studio e ricerca storica.

A tutti coloro che in questi trent'anni
ci hanno accompagnato
va il più sentito ringraziamento



ISBN 978-88-902511-8-4

In copertina. Disegno del FIAT CR.20 "Asso" dell'80ª Squadriglia, XVII Gruppo, 1° Stormo di base a Campoformido (UD) nel 1931.
(disegno di Ruggero Calò)

In ultima di copertina. Il Fascio dipinto sui bombardieri SIAI e lo stemma della famiglia Savoia presente all'interno della croce bianca dipinta normalmente sul timone di direzione di tutti gli aerei della Regia Aeronautica.

PREFAZIONE

Nella mia lunga militanza ai margini dell'ambiente storico e modellistico ho potuto osservare, nel corso degli anni, una notevole tendenza ad approfondire le conoscenze disponibili in entrambi i settori.

Nel primo caso, a volte, i risultati sono stati anche contraddittori; ma probabilmente questo dovrebbe costituire uno stimolo ad ulteriori ricerche.

Nel settore modellistico invece sono stati fatti passi da gigante, impensabili soltanto pochi anni addietro. Specialmente gli approfondimenti tecnici sulle varie macchine, rispetto il passato, sono in certi casi a livelli quasi da fantascienza, se paragonati a qualche decennio scorso.

Nonostante questo, si è notato come sovente sia proprio lo studio della riproduzione dei vari emblemi della nostra Aeronautica a non essere altrettanto al passo dei tempi.

Spesso, quanto disponibile, è frutto più dell'interpretazione dell'artista di turno che non una effettiva riproduzione della realtà. Poiché ci si è resi conto come il più delle volte il soggetto reale, pur essendo stato realizzato sovente in condizioni tutt'altro che ideali per esprimere l'estro dell'ideatore prima, e dei realizzatori poi, risulti essere qualitativamente ben superiore alle riproduzioni, si è pensato di approfondire l'argomento offrendo dei disegni che si avvicinano maggiormente al vero, in abbinamento ad una parte dei documenti fotografici che sono serviti alla realizzazione.

Dopo un inizio da solista, avendo con lui scoperto una comunanza di interessi, sono stato affiancato da Giovanni Massimello che si è rivelato un partner prezioso nella ricerca in ogni suo aspetto.

Anche Giorgio Catellani è stato di stimolo tramite la collaborazione e le sue osservazioni critiche.

I risultati ottenuti spero possano essere di gradimento e incentivo nell'aumentare l'interesse verso un settore che fino ad oggi, salvo pochi casi, non è mai stato preso nella considerazione che meriterebbe.

Per la verità, l'impostazione studiata in origine per un eventuale libro sull'argomento era ben diversa. L'idea era di seguire un ordine tipo: 1° Stormo C.T., 2°, 3°, ecc. secondo le specializzazioni.

Tuttavia, gli amici del G.M.T. hanno ritenuto che il materiale che si era reso disponibile in questi anni fosse già di notevole interesse e che l'attuazione del progetto originale avrebbe comportato una dilazione eccessiva nei tempi.

Si è quindi deciso di realizzare questo primo volume dando un certo ordine cronologico ai vari soggetti trattati, sperando di evidenziare e, per quanto possibile, soddisfare l'interesse e la curiosità in merito.

Ovviamente, non vi è alcuna pretesa di infallibilità, ma solo la speranza di aver intrapreso una strada che prossimamente venga percorsa anche da altri arrivando a un miglioramento e approfondimento generale, visto che di soggetti a disposizione, anche inediti, ne esistono eccome!

Pierluigi Moncalvo

RINGRAZIAMENTI

Innanzitutto una premessa: desidero evidenziare come nonostante il lavoro per realizzare una pubblicazione come questa ricada ovviamente sulle spalle di poche persone, nel complesso chi scrive non si senta un "autore", ma eventualmente parte di un "coordinamento".

Risultati come potrete osservare in quanto segue, non sarebbero possibili sulla base delle conoscenze e disponibilità di un singolo.

È la sinergia di intenti e interessi di più persone che porta ai risultati migliori. In pratica un lavoro di squadra ove ognuno offre l'apporto che può, senza rimarcare quanto possa essere più o meno importante e determinante.

La ricerca, ad ogni livello, è come la costruzione di un grande mosaico: se un singolo tassello può apparire privo di attrattiva e significato, assume un valore ben diverso quando figura nell'ambito che gli compete nell'opera compiuta. Ciò che conta è il risultato finale.

Fatta questa considerazione, un vivo ringraziamento va innanzitutto a Giorgio Apostolo editore che nel corso di alcuni decenni è stato una eccellenza di riferimento per coloro che avessero a cuore la storia aeronautica del nostro paese. La sua opera divulgativa non è stata soltanto di quantità, ma soprattutto di qualità.

In merito alla pubblicazione in oggetto, un grazie vivissimo per l'aiuto e la collaborazione va ai signori Fabio Bianchi, Fausto Bortolotti, Gianandrea Bussi, Giorgio Catellani, Mirko D'Accordi, Ferdinando D'Amico, Francesco D'Amico, Andrea Degl'Innocenti, Giorgio Di Giorgio, Generale Antonio Duma, Giancarlo Garelo, Roberto Gentili, Walter Giuliani, Marco Gueli, famiglia Giorgio Iannicelli, Rudy Iemmi, Stefano Lazzaro, Enrico Leproni, Carlo Lucchini, Giovanni Merigo, Claudio Pergher, Giorgio Pini, Giuseppe Ronchetti, Sergio Santoro, Ludovico Slongo, Riccardo Trotta, Gabriele Valentini, Giusto Visconti, famiglia Antonio Vizzotto.

Pierluigi Moncalvo e Giovanni Massimello

SUFFICIT ANIMUS: IL DISTINTIVO DEL 17° GRUPPO.

Lo stemma in questione ha rappresentato per un certo periodo l'insegna del XVII Gruppo, in seno al 1° Stormo, Squadriglie 71^a, 72^a, 80^a, 90^a. Stabilire con precisione la vita operativa del distintivo in questione non è semplice, ma, dalla comparazione di alcuni dati, è possibile giungerci con sufficiente approssimazione. Premesso che esso è apparso sulle fiancate dei FIAT CR.1, FIAT CR.20 e 20 Asso del XVII Gruppo, si può ipotizzare il 1927 quale anno della sua prima comparsa. Infatti l'anno precedente il Gruppo aveva ricevuto i FIAT CR.1, mentre nell'aprile 1927 entra in vigore la disposizione che stabilisce le norme riguardanti i distintivi di Gruppo e le numerazioni di Squadriglia.



Riporto due frasi indicative di tale disposizione: *"I distintivi dovranno essere*

ispirati a soggetti seri ricordanti le tradizioni della specialità o i fasti delle Squadriglie e del Gruppo". "È anche necessario che i distintivi stessi, specialmente per Gruppi della medesima specialità, si differenzino sensibilmente l'uno dall'altro." Basta un'occhiata al distintivo in



Un Fiat CR.20 Asso, MM 2017, in forza alla 80^a Squadriglia del 17° Gruppo. Reca l'insegna del Centauro alato "Sufficit Animus".

questione per capire che deriva direttamente da quello adottato in precedenza dalla 71ª Squadriglia Caccia, del quale mantiene anche il motto: "Sufficit Animus".

Tale Squadriglia, sebbene costituita in data 15/4/1916, risulta abbia adottato una propria insegna soltanto nel 1921.

Questa era costituita da un Centauro alato in bianco entro uno scudetto azzurro, sormontato dal motto succitato. Probabilmente, in ottemperanza alle disposizioni su indicate, il VI° Gruppo adottò l'Arciere (Incocca, Tende, Scaglia), mentre il XVII° il Centauro alato, entrambi racchiusi entro un ottagono nero.

Con l'entrata in servizio del FIAT CR.30, avvenuta nel 1932, l'unico stemma del 1° Stormo risulta essere l'Arciere del VI° Gruppo, decretando la scomparsa del Centauro alato, avvenuta probabilmente l'anno prima. Purtroppo, le immagini conosciute di velivoli recanti il Centauro alato sono estremamente rare, ma a compensare tale mancanza vi è quella splendida foto, pubblicata nella pagina precedente, che raffigura un CR.20 Asso, in forza alla 80ª Squadriglia.

Nel caso l'ottagono nero reca un bordo, probabilmente grigio; questo non sempre presente. Per semplificare la comprensione del tutto, si è ritenuto utile realizzare un profilo a colori del velivolo stesso. La numerazione di Squadriglia e il numero individuale sono rispettivamente in nero e rosso, in conformità alle disposizioni vigenti. Recano un'ombreggiatura probabilmente in grigio. La colorazione delle superfici dorsali del velivolo, e quelle ventrali delle ali si può prestare a molte interpretazioni logiche ma considerato che il colore del dorso fusoliera appare in tonalità molto simile al verde che costituisce la bandiera nazionale in coda, si è adottato tale tinta evitando così inutili complicazioni teoriche; tinta che, tra l'altro, mi pare non stoni affatto. Notare che una foto ricordo, di un pilota appartenente all'81ª Squadriglia, sempre del 1° Stormo, mostra un FIAT CR 20 Asso con una colorazione analoga, ma con l'estensione del colore alla parte inferiore del muso, a interessare anche il radiatore, e due propaggini fino alla radice alare inferiore.

Non è da escludere quindi che la colorazione dei velivoli si differenziasse secondo la Squadriglia di appartenenza, ma questa è soltanto un'ipotesi. Certo sarebbe illogico non prendere in considerazione un simile soggetto soltanto perché non si ha la certezza assoluta sui colori effettivamente adottati.

Una doverosa citazione bibliografica va fatta ai due preziosi volumi: "L'Aviazione da Caccia Italiana 1918-1939" di Roberto Gentili, Edizioni Ed.A.I., uniche opere esaustive sul periodo della nostra Aviazione fra le due Guerre Mondiali.

FIAT CR.20 "Asso"

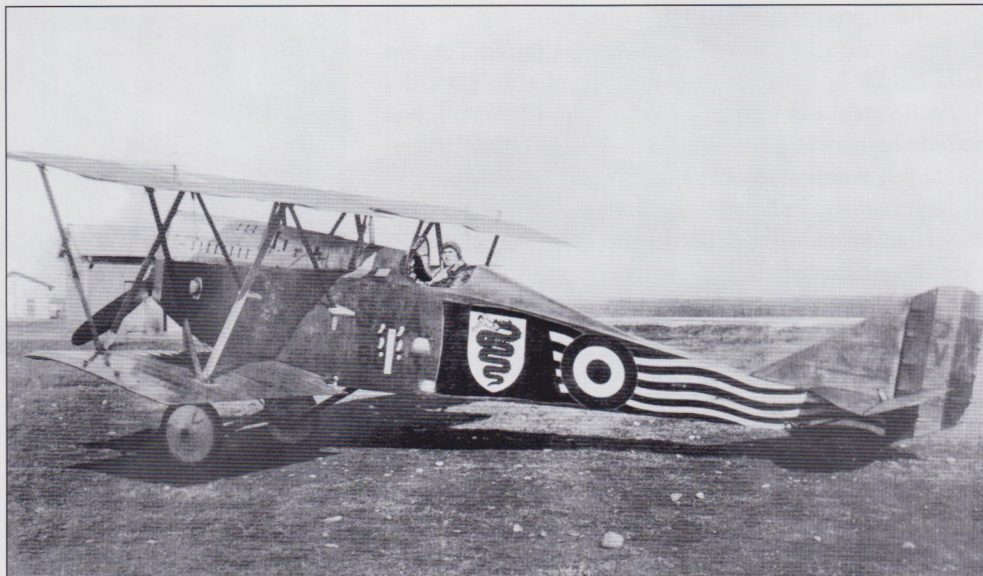
80ª Sq. XVII Gr. 1° St., Campoformido (UD), 1931



IL BISCIONE VISCONTEO DEL 3° STORMO

Il 1° gennaio 1931, sul campo di Bresso (MI), viene costituito il 3° Stormo Caccia, comandato dal tenente colonnello Paride Sacchi, e composto dal 18° Gruppo, con le Squadriglie 83^a, 85^a e 95^a, e dal 23° con le Sq. 70^a, 74^a e 95^a, equipaggiate con velivoli FIAT CR.20 e CR.20 bis.

Il velivolo ritratto nell'immagine è lo SVA 3 bis n° 6843 e mostra come il Biscione visconteo fosse già apparso in passato sulla fusoliera di almeno un velivolo della nostra aviazione. Tuttavia in merito sussiste un quesito. Su una copia della foto in oggetto, appare una annotazione che indica il pilota a bordo come il caporale Giovanni Totti nel 1917. Stando a quanto esposto nel volume: "I Reparti dell'aviazione italiana nella Grande Guerra" di Roberto Gentili e Paolo Varriale, il Totti, proveniente dalla 306^a Squadriglia, sarebbe arrivato in forza alla 4^a Sezione SVA qualche giorno prima che questa si trasformasse, il 20 ottobre 1918, in 56^a Squadriglia SVA, quindi, a parte la datazione errata citata nell'immagine, il velivolo ritratto dovrebbe appartenere a tale unità, mentre, alla data del 1° luglio 1918, risulta in carico alla 6^a Sezione SVA, diventata poi 59^a Squadriglia l'8 novembre 1918. Quale possa essere l'esatta appartenenza, l'insegna appare alquanto impegnativa per essere soltanto un emblema personale. Comunque, in questo caso il biscione risulta ricoperto di scaglie, mentre nella versione adottata successivamente dal 3° Stormo sembra risultare più liscio. (foto via Enrico Leproni)



A fine agosto dello stesso anno vengono effettuate grandi manovre dell'Arma Aerea. Il 3° Stormo fa parte del partito B, con il 18° Gruppo dislocato a Loreto e il 23° ad Arezzo. Il compito assegnato è simulare un attacco nella zona di Milano. Il 3 settembre, a fine esercitazione, tutti gli Stormi partecipanti vengono passati in rassegna dal Re sul campo di Ferrara.

Nel settembre 1931, sempre sul campo di Bresso, viene creata una sezione autonoma di Alta Acrobazia, equipaggiata con quattro velivoli Breda 19, che prende parte ad esibizioni anche all'estero. Ben presto però viene riassorbita dalla 85^a Sq. che continua a mantenere detti velivoli per proprie esibizioni.

Il 3 novembre 1931 lo Stormo passa al comando del colonnello Luigi Biagini e il 1° febbraio 1932 riceve in rinforzo un terzo Gruppo, il 19°, costituito dalle Sq. 100^a, 101^a e 102^a, sempre su FIAT CR.20, ma di base sul campo di Lonate Pozzolo. Questo Gruppo, per volere del generale Italo Balbo, effettua per un certo periodo uno scambio di velivoli col 13° Stormo da Bombardamento, avendo occasione di ambientarsi anche sui FIAT BR.3.

Il 1° marzo 1933 il 3° Stormo si trasferisce sul campo di Mirafiori (TO), avendo quale comandante il colonnello Giulio Del Lupo. Nel mese di ottobre, il 23° Gruppo si piazza al 1° posto nelle gare fra le varie unità da Caccia della R.A. A dicembre il comando passa al colonnello Umberto Baistocchi. Il 1° gennaio 1934 il 19° Gruppo lascia il 3° Stormo e si trasferisce a Ciampino e, col 7° Gruppo, va a formare il 5° Stormo Assalto di nuova costituzione. Il 3° invece prende parte ad esercitazioni con l'Esercito, condotte in Piemonte, e alle gare annuali di specialità.

Il 14 marzo 1935, lo Stormo si trasferisce nuovamente a Bresso, al comando del colonnello Ottorino Vespignani, e nel mese di agosto, ha l'incarico di difendere Milano nel corso delle solite manovre aeree di esercitazione e in novembre, poi, inizia il passaggio sui nuovi caccia FIAT CR.32.

Il 15 marzo 1936 il 3° Stormo torna a Mirafiori. Nel corso dell'anno, vista l'eccellente preparazione del proprio personale, una parte di esso viene distaccato per andar a formare altri Gruppi. Quindi, al-



cuni componenti delle Sq. 85^a, 75^a e 70^a, confluiscono negli Stormi 6°, 52° e 53°.

In agosto lo Stormo partecipa ad esercitazioni in Liguria. In settembre, il comando viene assunto dal tenente colonnello Guglielmo Cassinelli. Verso fine anno alcuni piloti iniziano a partire volontari per la guerra in Spagna, cosa che si protrae fino al 1939.

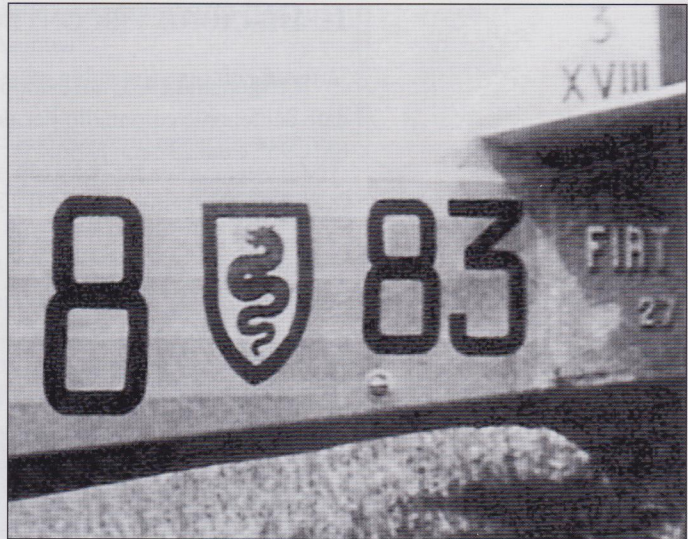
Il 3 aprile 1937, il 3° Stormo riceve, presso l'Altare della Patria, la bandiera di combattimento da parte del Re, nelle mani del Comandante ten. col. Cassinelli. Nel periodo luglio-ottobre, le Sq. 74^a e 75^a operano saltuariamente sull'aeroporto di Levaldigi (CN). Ad agosto il 23° Gruppo partecipa alle grandi manovre dell'Arma Aerea in Sicilia, facendo parte del partito Azzurro; l'incarico è respingere un tentativo di sbarco, operando dal campo di Catania. Ad ottobre, il comando passa al colonnello Enrico Guglielmotti.

Il 31 marzo 1938 la 74^a Sq. si trasferisce a Gorizia per un corso di allenamento all'acrobazia collettiva. Infatti le Sq. 70^a, 74^a, 83^a e 95^a hanno il compito di rappresentare il 3° Stormo nell'ambito della manifestazione tenuta sul campo di Furbara, nel maggio 1938, in occasione della visita di Hitler in Italia. Il 4 giugno, partecipano alla manifestazione aerea sull'aeroporto Forlanini a Linate. In quell'estate il 18° Gruppo si sposta sull'aeroporto di Mondovì (CN). In tal periodo i FIAT CR.32 iniziano a ricevere la mimetizzazione per le superfici superiori in luogo della precedente alluminata. Nel febbraio 1939 diventa comandante di Stormo il colonnello Fortunato Rolando. Il comando e il 23° Gruppo si trovano di base a Mirafiori, mentre il 18° è a Mondovì.

Dal 30 marzo al 10 aprile, i sei Caproni Ca.133 in dotazione allo Stormo, partecipano alle operazioni in Albania, trasportando truppe da Grottaglie a Tirana. Ad ottobre 1939 cominciano le consegne dei FIAT CR.42.

Il 10 aprile 1940 il 18° Gruppo si riunisce col resto dello Stormo a Mirafiori. Il 3 giugno il 23° Gruppo viene spostato sul campo di Vergiate (VA), mentre il 18°, col comando di Stormo, sull'aeroporto di Novi Ligure. Il 6 giugno la 85^a Sq. si porta a Villanova d'Albenga, per difesa della città di Genova. Il 9 giugno il 23° si sposta sul campo di Cervere (CN). Il 3° Stormo, al comando del colonnello Fortunato Rolando, è pronto per le ostilità nei confronti della Francia.

Poiché la presente trattazione riguarda soltanto il "Biscione" del 3° Stormo, ci fermiamo

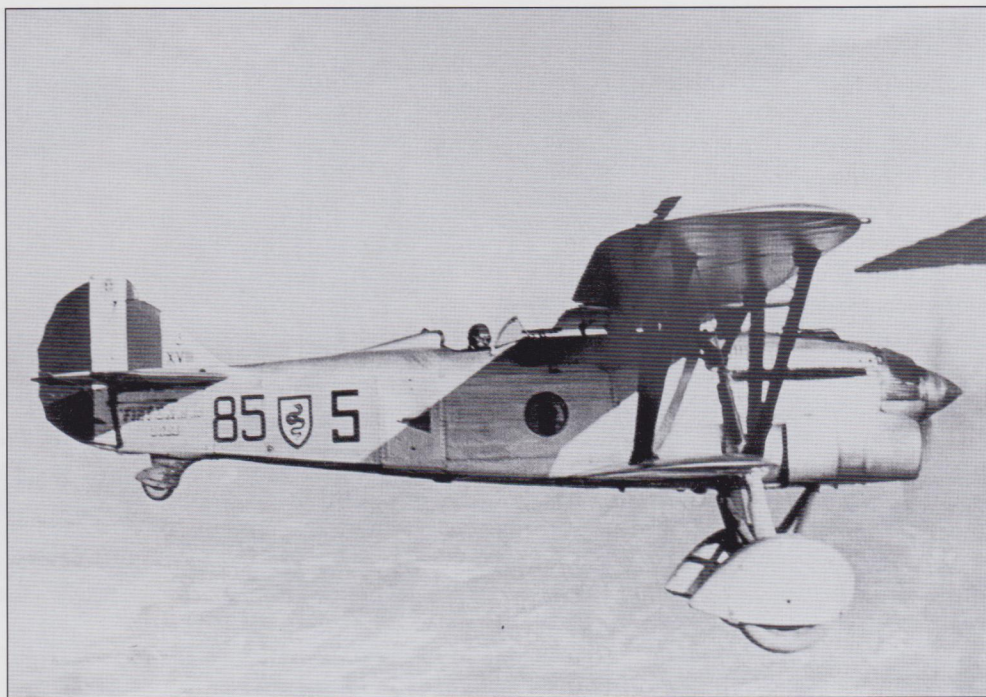


La qualità di questa foto non è eccelsa, ma i primi piani di questa insegna sono veramente una rarità. In questo caso appare in fusoliera ad un CR.32 appartenente alla 83^a Squadriglia. Il numero individuale è probabilmente rosso, in conformità delle disposizioni vigenti all'epoca (F.O. n° 10, del 5/4/1927), ma appare scuro causa l'utilizzo di pellicola ortocromatica.



Un CR.32, sempre della 83^a Sq. in rullaggio sul campo di Torino Mirafiori. La superficie erbosa era sufficiente per operare con tale velivolo.

Bella immagine del velivolo utilizzato dal comandante della 85ª Sq., ripreso in formazione di volo piuttosto ravvicinata.



qui, infatti, nel periodo appena succitato, è già scomparso dalle fusoliere dei velivoli, per essere sostituito (su quelli del 18° Gruppo) dal più famoso "Ocio che te copo!", a partire dall'ottobre 1940.

Nonostante l'origine dello stemma in oggetto, ovvero il "Biscione visconteo", coincide con la presenza operativa dei FIAT CR.20, in forza al 3° Stormo, stranamente non risulta documentata l'apposizione sulle fusoliere di tale tipo di velivolo, anzi, una immagine fotografica ove compaiono sia dei CR.20 che dei CR.32, soltanto su questi ultimi appare detta insegna.

Comunque sia, anche il solo abbinamento col CR.32 non dispiace affatto. Sui colori che compongono lo stemma, vi sono indicazioni che differiscono fra loro: solitamente il fondo è dato bianco, ma anche giallo, mentre il bordo in colori varianti come rosso, nero, azzurro, verde. In mancanza di certezze assolute, ci siamo basati semplicemente su quanto appare in



La foto documenta un momento di "vita" passata sul campo torinese di Mirafiori, ora non più esistente. I tre velivoli ritratti appaiono in una sequenza di immagini, per cui siamo in grado di fornire i dati completi. Il primo a sinistra è il "75-5" MM 2752, segue il "75-2" MM 2684 e sullo sfondo il "75-6" MM 2754.

una cartolina di reparto a colori dell'epoca, ovvero: fondo bianco, bordo nero e biscione in tonalità di verde.

Quest'ultimo è rappresentato nell'atto di ingoiare quello che in origine era un "moro", ovvero un saraceno. In pratica si tratta di un chiaro riferimento all'origine viscontea dell'insegna e del luogo di costituzione del 3° Stormo. Risulta abbinato al motto "Virtus Gloria Iter" che tuttavia non appare sui velivoli. La foto in alto a pagina 8 illustra un raro primo piano dello stemma su un CR.32 appartenente alla 83ª Squadriglia. In effetti sembrerebbe vi sia una leggera differenza di tonalità fra i codici e il bordo dello stemma, ma in merito vale quanto sopra specificato. Il disegno dello stemma è il risultato del lavoro di riproduzione.

L'immagine di pagina 8, in basso, illustra un velivolo della stessa squadriglia in rullaggio sul terreno di Torino-Mirafiori. Nella foto in alto della pagina precedente appare, in stretta formazione di volo, il CR.32 bis del comandante la 85ª Sq. codificato "85-5", MM 3223.

La foto in basso della pagina precedente documenta, invece, un attimo di "vita" sempre sull'aviosuperficie torinese. Poiché i tre velivoli ritratti appaiono in una sequenza, siamo in grado di fornirne i dati completi. Il primo a sinistra è il "75-5" MM 2752, segue il "75-2" MM 2684 e sullo sfondo il "75-6" MM 2754.

La foto qui in alto ritrae il velivolo del Comandante il 23° Gruppo, sempre a Torino-Mirafiori. A prima vista la MM del velivolo sembrerebbe 2333, ma poiché tale numerazione non risulta appartenere a tale tipo di velivolo, anche in base all'esame di un'altra immagine, è quasi certo trattarsi della MM 2666.

Infine un'altra bella immagine, quella qui a fianco, che ritrae in volo sulle Alpi piemontesi il CR.32 bis "85-7". Purtroppo la MM è troppo confusa per citarla con certezza. Di sicuro la prima cifra è 3 (forse 3021?). Esiste un'altra foto di un velivolo con la stessa codifica, probabilmente lo stesso, ma ripreso con uno sfondo del tutto diverso, quasi certamente lacustre, ove le ali rivelano le superfici superiori con mimetica a bande, sostituite in seguito ad un incidente.

Un'altra bella immagine che ritrae in volo sulle Alpi piemontesi il CR.32 bis "85-7". Purtroppo la MM è troppo confusa per citarla con certezza. Nonostante il velivolo fosse concepito come macchina da guerra, foto come questa richiamano alla memoria un modo di volare pervaso di un senso di romanticismo ormai improponibile.



Il velivolo del Comandante il 23° Gruppo, sempre a Torino-Mirafiori, ripreso in un momento di manutenzione. A prima vista la MM del velivolo sembrerebbe 2333, ma poiché tale numerazione non risulta appartenere a tale tipo di velivolo, è quasi certo si tratti della MM 2666.



Il Colonnello Felice Porro, Comandante del 4° Stormo C.T., col suo velivolo; un FIAT CR 20 Asso di produzione C.M.A.S.A., caratterizzato dallo stemma dell'Uomo Alato e l'insolito fascio ovale apposto su parte dei FIAT CR 20 e 20 Asso, e comunque limitatamente a velivoli di produzione FIAT-ANSALDO.
(foto via Antonio Duma)



L'UOMO ALATO: PRIMO STEMMA DEL 4° STORMO.

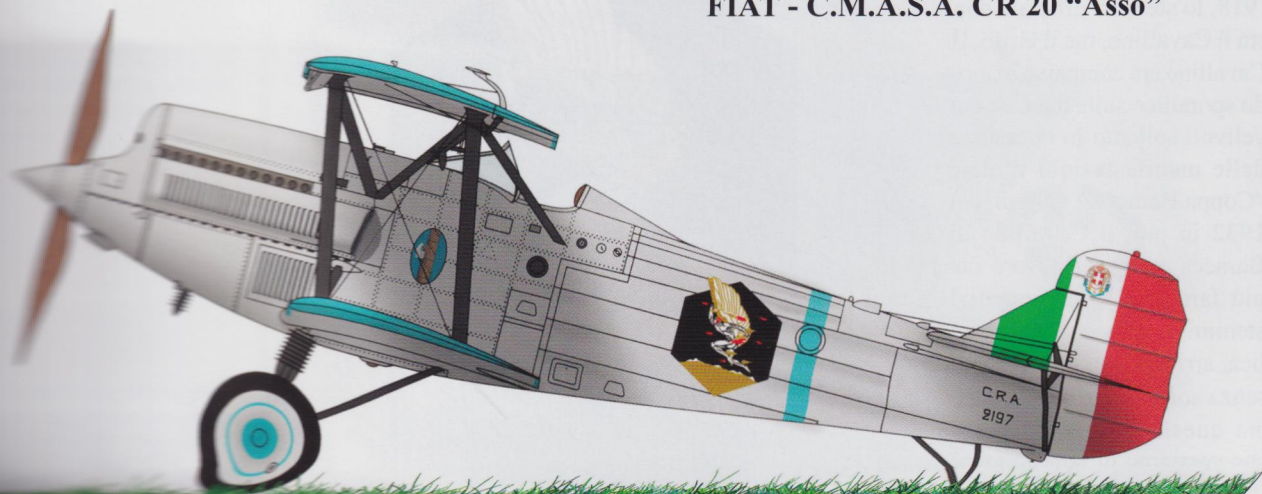
Il 1° giugno 1931, si costituisce il 4° Stormo Caccia Terrestre (ufficializzato con Foglio d'Ordini del 2 ottobre 1931), suddiviso in due Gruppi: il IX° sulla base di Campoformido, con le Squadriglie 73^a, 96^a, 97^a; e il X° ad Aviano, con le Squadriglie 84^a, 90^a, 91^a.

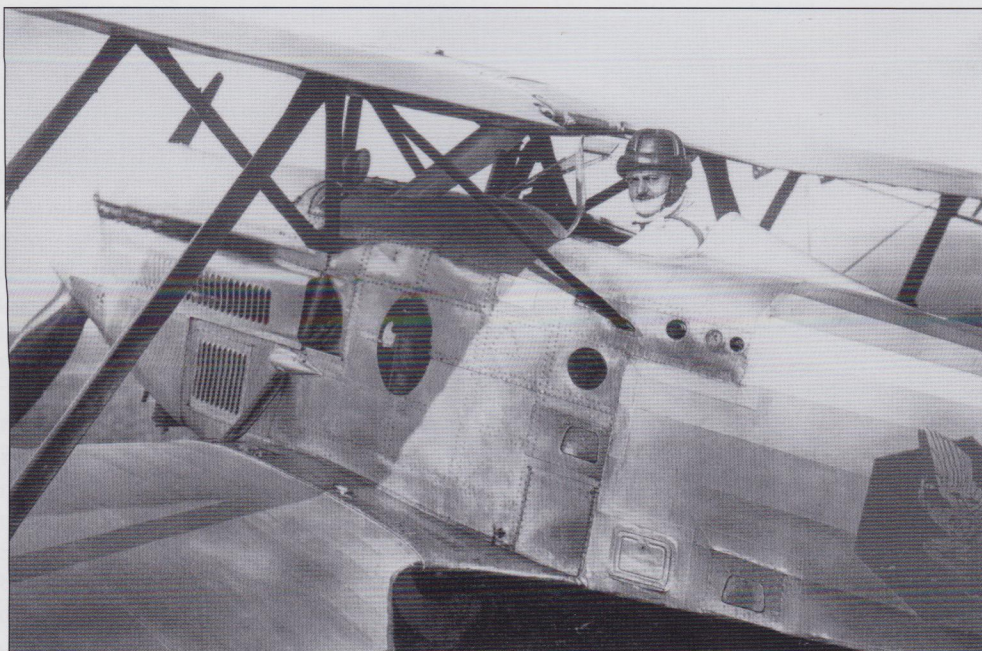
Nel settembre dello stesso anno, i due Gruppi si riuniscono sul terreno di Merna (Gorizia); oltre le Squadriglie succitate, se ne aggiunge una di Stato Maggiore con sei velivoli. In tal periodo, lo Stormo comincia a lasciare i FIAT CR.20 per passare sui più prestanti FIAT CR.20 Asso.

Il 31 ottobre 1931, il Colonnello Felice Porro assume il Comando del 4° Stormo e dell'aeroporto. La diversa provenienza delle Squadriglie, in particolare quelle del X° (ad esempio: le Sq. 84^a e 91^a in precedenza appartenevano al VII Gruppo, mentre la 90^a al XVII), portò alla decisione di dotare lo Stormo di un proprio distintivo che ne caratterizzasse l'identità e l'autonomia. Per volontà dello stesso Colonnello Porro, viene adottata l'insegna dell'Uomo Alato; in pratica uno stemma di Stormo, che precorrendo i tempi (l'insegna specifica di Stormo

Profilo del velivolo personale in dotazione al colonnello Felice Porro, Comandante il 4° Stormo. Gorizia-Merna, 1931/1932.

FIAT - C.M.A.S.A. CR 20 "Asso"





Il Colonnello Porro a bordo del suo velivolo. Sebbene possa sorprendere chi non esperto, si noti come l'uso di emulsione ortocromatica tenda a uniformare i colori dell'insegna: nero, rosso e oro.

venne istituita a decorrere dal 1 dicembre 1937), visto che le disposizioni in vigore facevano riferimento solo a distintivi di Gruppo. L'Uomo Alato comparve sicuramente sulle tute dei piloti e anche sull'ingresso della palazzina Comando; era accompagnato dal motto "Coelum nobis, nos ad coelum", riportato soltanto sulla cartolina del Reparto. I colori dell'insegna erano: nero, bianco, rosso e oro.

Non sappiamo quale diffusione ebbe sui velivoli, poiché si conoscono le sole evidenze fotografiche illustranti il velivolo del Colonnello Porro (vedi foto qui sopra e in apertura), del quale è stato realizzato il profilo che accompagna la riproduzione del distintivo in questione.

Tuttavia, l'Uomo Alato ebbe vita breve; già nel suo discorso di insediamento il Colonnello Porro aveva citato Baracca e la 91^a Squadriglia quale punto di riferimento e l'alto valore morale che ne derivava.

Il Tenente Alessandro Cinel, appartenente alla 91^a Sq., propose al Colonnello Porro il Cavallino rampante quale insegna dei due Gruppi; la cosa venne attuata verso la fine del 1932 con una distinzione: bianco su fondo nero per il IX^o e nero su fondo bianco per il X^o. Va precisato che sebbene la 91^a Squadriglia fosse stata intitolata a Baracca già in data 11 luglio 1918, lo stemma ufficiale non era il Cavallino, ma il Grifo. Il Cavallino era comparso in modo sporadico sulle fiancate dei velivoli soltanto in occasione delle manifestazioni titolate "Coppa Baracca". Quindi, dal 1932 in poi, il Cavallino di Baracca entra nel novero dei più famosi e rappresentativi stemmi della nostra Aeronautica, arrivando ai giorni nostri senza soluzione di continuità, ma questo è un argomento che speriamo di approfondire meglio in seguito.



Il disegno raffigura lo stemma apposto sul velivolo personale del Colonnello Felice Porro, Comandante il 4^o Stormo. Gorizia-Merna, 1931/1932.

LO SCORPIONE DEL 15° GRUPPO R.T. poi O.A.



In alto. Il Ro.1bis "32-4", in volo sulla Val Pusteria nel 1932.

Sopra. Altro esemplare di Ro.1bis appartenente alla 32ª Squadriglia in volo sulle cime innevate del Trentino.

La riproduzione dello Scorpione come compariva negli anni 30 sulle fusoliere dei velivoli appartenenti alla 32ª Squadriglia.

Sulle unità da Ricognizione non abbiamo, purtroppo, molta documentazione disponibile e quel poco che c'è risulta frammentario e anche contraddittorio; tuttavia, cercheremo di tracciare un minimo di cronistoria.

Innanzitutto va fatta una piccola premessa: queste unità dipendevano dall'Aviazione Ausiliaria per l'Esercito. La R.A. conservava la piena responsabilità del personale (sia amministrativa che disciplinare) ma le direttive per l'impiego erano fornite dai comandi del R.E..

La prima traccia documentata fotograficamente in merito al distintivo dello Scorpione, stemma del 15° Gruppo R.T., la si ritrova su un Ansaldo A.300/4. Questo ci porta al dicembre 1925 quando il 15° Gruppo R.T., costituito dalle Squadriglie 32ª e 35ª, dotate di Ansaldo A.300/4, ha sede a Bologna-Boscomantico. Nel 1928 il 15° Gruppo risulta avere in organico anche la 87ª Squadriglia e riceve in dotazione i Romeo Ro.1. Nel 1932 ha base a Bolzano. È il periodo in cui vengono realizzate alcune belle immagini dei velivoli in servizio. E' il caso della foto in alto ove compare il Ro.1 "32-4" in volo sulla Val Pusteria. Reca lo stemma costituito dallo Scorpione probabilmente nero, sovrastato da stelle gialle con chiaro riferimento alla costellazione dello Scorpione. Appare in fusoliera su una specie di freccia azzurra, colore del Gruppo.

L'immagine a lato riproduce un altro esemplare codificato "32-9", sempre in volo sulle montagne innevate del Trentino. Il disegno sotto riproduce l'insegna come appare sui Ro.1 della 32ª Squadriglia in tale pe-



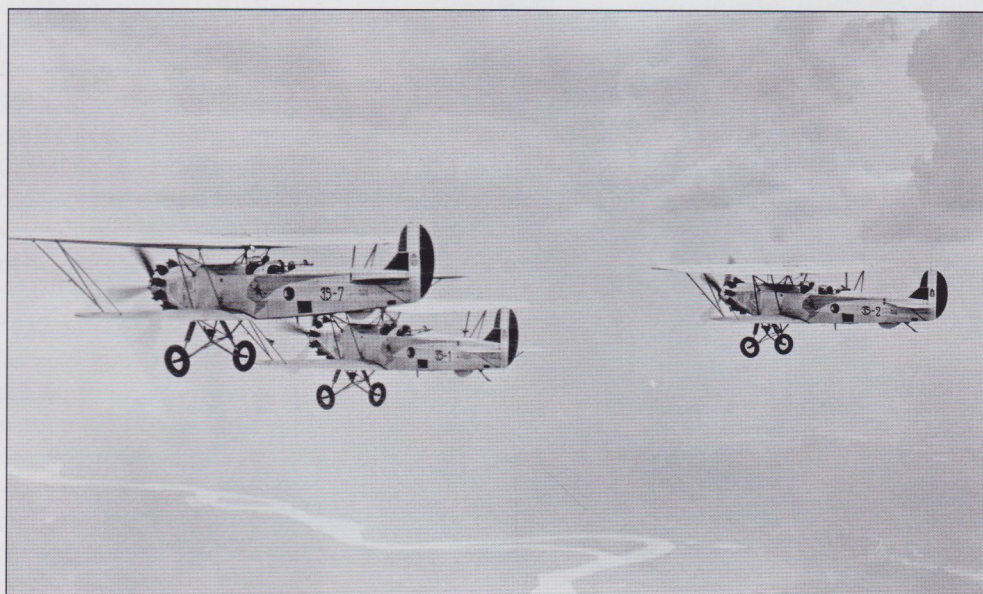


Questa foto documenta come anche la 35ª Squadriglia adottasse stemma e codici a similitudine della "gemella" 32ª. (foto via Roberto Gentilli)

riodo. La foto qui sopra dimostra come anche la 35ª Squadriglia fosse uniformata nello stile dell'insieme, salvo qualche leggera differenza nella posizione delle stelle, cosa che potrebbe essere dovuta al non perfetto posizionamento delle relative mascherine. Decisamente interessante l'immagine sotto riportata ove compare una formazione in volo di tre Ro.1 appartenenti alla 35ª Squadriglia. Purtroppo, non abbiamo dati in merito alla datazione e neppure sappiamo quando le strade delle due squadriglie, 32ª e 35ª, si sono divise confluendo, come vedremo più avanti, in gruppi diversi. Tornando alla foto in questione, si nota come la squadriglia in oggetto abbia mantenuto lo stemma dello Scorpione, sebbene in dimensioni ridotte, e su un fondo dalla forma e aspetto decisamente insoliti. Sul colore di questo possiamo soltanto fare ipotesi: trattandosi di pellicola ortocromatica i colori più probabili sono l'azzurro e il giallo.

La foto ricordo della pagina a fianco, in alto, ci è giunta particolarmente utile poiché dimostra come la figura dello Scorpione non fosse a sagoma piena, ma contenesse anche dei dettagli. Altro particolare interessante è la presenza, nell'intradosso alare, dei dati disposti su due righe: Ro.1 bis 10579.

Con la foto seguente chiudiamo la disamina sui Ro.1 recanti lo stemma in questione. Come nell'immagine precedente, non è più presente il fondo azzurro e sono assenti i riferimenti a una squadriglia specifica. Vi è soltanto il numero individuale 3 e la scritta: SEZ. AUTO-



Interessantissima e inedita foto di una pattuglia di Ro.1 bis recanti i contrassegni della 35ª Squadriglia e lo stemma dello Scorpione ridotto nelle dimensioni e apposto su una base di fondo del tutto inusuale. Purtroppo non siamo a conoscenza del periodo preciso cui si riferisce l'immagine in questione. (foto via Roberto Gentilli)

Una foto ricordo che rivela come la figura dello Scorpione fosse ricca di dettagli e non limitata alla sola sagoma. Particolare curioso è la presenza dei dati identificativi del velivolo apposti sull'intradosso alare.

NOMA XV GRUPPO R.T., oltre ovviamente ai dati matricolari. Come si vede la scelta sulle varianti non manca.

Fra il 1936-1937, si abbandonano i Ro.1 a favore dei Ro.37, ma su di essi non abbiamo attualmente immagini disponibili.

Nel 1939 il 15° Gruppo (32^a e 125^a Squadriglia) è basato a Bolzano e il 15 settembre di quell'anno viene integrato nel 22° Stormo O.A., costituito a Campoformido. All'inizio della guerra, dichiarata il 10 giugno 1940, gli stormi O.A. vengono sciolti e i gruppi passano alle dirette dipendenze dei comandi dell'Esercito. Il 15° Gruppo viene posto alle dipendenze del Comando Aviazione II Gruppo Armate Est per passare poi, il 17 giugno, al Comando della 4^a Armata, inquadrato nel Comando del I Gruppo Armate Ovest. Il 15° Gruppo si sposta pertanto a Torino Mirafiori, ove prende parte alle operazioni contro le Francia e assorbe temporaneamente la 114^a Squadriglia, già

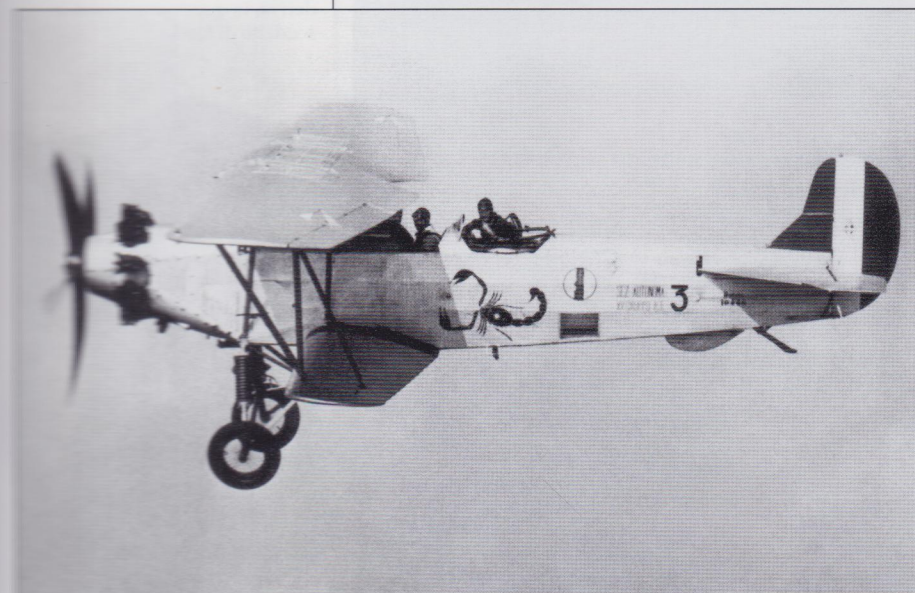
ivi basata. All'epoca era dotato di bimotori Caproni Ca 311. Dopo un periodo di relativa tranquillità, fra il 22 e 23 aprile 1941 si trasferisce in Africa Settentrionale (Libia-Cirenaica) ove svolge un intenso ciclo operativo che termina il 30 dicembre 1941, quando rientra in territorio metropolitano. A fine febbraio 1942 il Gruppo viene sciolto. L'insegna, come riprodotta nel disegno a colori della pagina successiva, in alto, è tratta dalla foto del particolare pubblicato a fianco, fornita dall'Aviere Giuseppe Ronchetti, via Rudy Iemmi; a entrambi va un particolare ringraziamento. Essa sembra sia stata realizzata a Sidi Barrani, probabilmente nella fase

di trasferimento in A.S., quindi databile aprile 1941. Come si può osservare, lo Scorpione è apposto su una specie di scudetto azzurro che tuttavia risulta assente nell'immagine del velivolo codificato 32-4 (vedi foto pagina seguente, in basso), ripreso appunto in territorio libico, pare a Sorman. Poiché non sono molte le insegne che compaiono sui Caproni Ca.311, il soggetto è sicuramente degno di nota.

A questo punto è doveroso un accenno anche alla 35^a Squadriglia poiché, nonostante il cambio del gruppo di appartenenza, aveva conservato lo stemma dello Scorpione, sebbene pare limitatamente alla tuta dei piloti. Alla vigilia della dichiarazione di

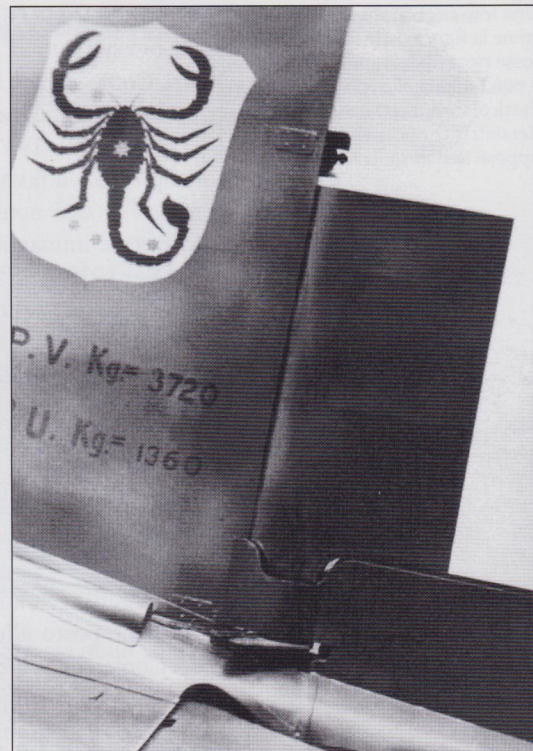


Della inquadratura di un Ro.1 bis appartenente alla Sezione Autonomia XV Gruppo R.T. Periodo probabile 1935-36.





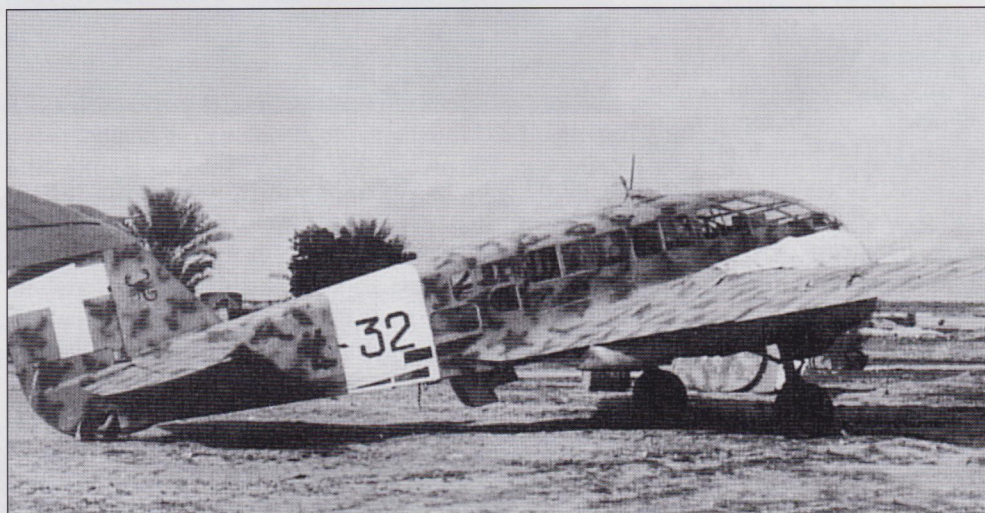
guerra, si trova a Verona, dotato di velivoli Ro.37, e facente parte del 68° Gruppo O.A. (Sq. 24ª e 35ª), 4ª Armata. Già nella notte del 10 giugno si sposta nei pressi di Torino, passando al Comando 6ª Armata Po, per pren-



Sopra. Interessante immagine che documenta l'apposizione del distintivo dello Scorpione su di un Caproni Ca.311 appartenente alla 32ª Squadriglia, ripreso probabilmente nell'aprile 1941.

Sopra a sinistra. La riproduzione dello stesso; il fondo azzurro è stato testimoniato dal sergente maggiore pilota Giuseppe Spini.

A sinistra. Il Caproni Ca.311 codificato "32-4" ripreso probabilmente sul campo di Sorman, in Libia. Notare lo stemma dello Scorpione sulla deriva, in questo caso senza lo scudetto di fondo.



dere parte alle ostilità contro la Francia. Terminato il breve conflitto, si stabilisce sul campo di Venaria Reale, sempre nei pressi della città subalpina. Il 14 aprile 1941, ancora su Ro.37, si trasferisce sul campo di Pekini, in Albania e prende parte attiva alla campagna nei Balcani per poi stabilizzarsi sul campo di Larissa, in Grecia, ove viene colta dall'armistizio. Nell'agosto 1943, entra a far parte del 72° Gruppo O.A. con la 31ª Squadriglia, quest'ultima basata ad Araxos. L'interesse per la 35ª Squadriglia è costituito dal fatto che, nonostante i cambi di appartenenza, i piloti mantengono sulla tuta lo stemma originario dello Scorpione, come si vede nell'immagine dello stesso, riprodotta qui a lato, fornita dal sergente maggiore pilota Giuseppe Spini. È proprio in base alla sua testimonianza che abbiamo appurato come il fondo dell'insegna fosse azzurro e non bianco come ritenuto in un primo momento. Riteniamo di aver dimostrato come anche le unità appartenenti alle specialità "secondarie" possano destare un notevole interesse.

Lo stemma dello Scorpione portato sulla tuta dai piloti della 35ª Squadriglia. Si tratta di quello documentato in foto sulla tuta del sergente maggiore Giuseppe Spini.



IL DIAVOLO ROSSO: IL DISTINTIVO DEL 6° STORMO.

Il 6° Stormo Caccia Terrestre viene costituito, con un grande travaso di uomini provenienti dagli altri reparti da caccia, il 15 gennaio 1936 a Campofornido. L'unità è composta dal 2° Gruppo (150^a, 151^a, 152^a Squadriglia) e 3° Gruppo (153^a, 154^a e 155^a Squadriglia) e il primo



Il Diavolo rosso nella prima versione apparsa sui FIAT CR.32 del 6° Stormo a partire dal 1936. Veniva realizzato tramite l'uso di mascherine e finiture manuali o a spruzzo.

Sopra a destra. La riproduzione a colori dello stesso.



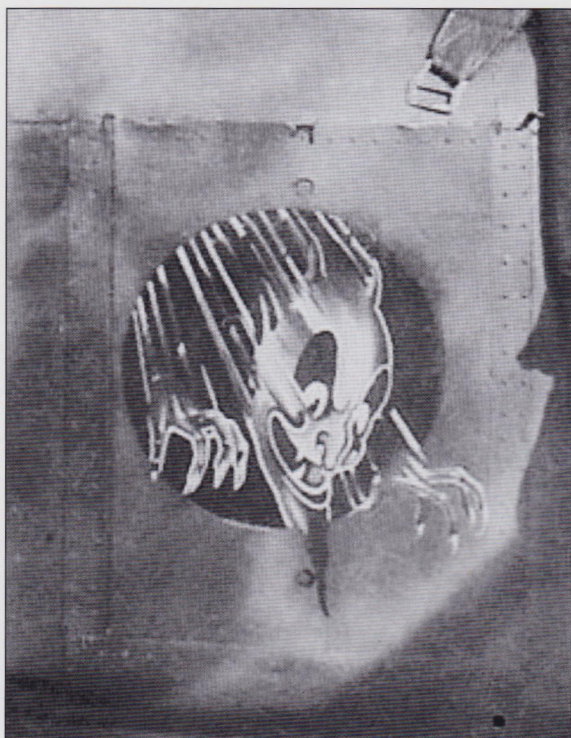
comandante è il Colonnello Vincenzo Velardi. Nel maggio 1936 Velardi viene avvicendato dal tenente Colonnello Venceslao D'Aurelio e questi è l'involontaria origine dell'emblema del reparto. Pare infatti, da testimonianze dell'epoca, che uno schizzo caricaturale del nuovo comandante, ad opera del capitano Vincenzo La Carrubba che allora comandava la 152^a Squadriglia, abbia consentito all'abile mano di Nino Zà di sviluppare

il disegno di un ghignante diavolo rosso. Quella che inizialmente era una semplice caricatura divenne col tempo una delle insegne più popolari e longeve dell'aeronautica italiana. Dopo avere contraddistinto i CR.32 biplani essa sopravvive, infatti, quasi invariata anche oggi, dopo oltre settant'anni, sugli aviogetti basati a Ghedi.

Da Campofornido il 6° Stormo si sposta dapprima a Gorizia e quindi a Ravenna. Una sua squadriglia, la 155^a, viene trasferita nel luglio 1939 in Africa Orientale assumendo la denominazione di 410^a Squadriglia Autonoma. Ma il diavolo rosso non viene dimenticato: in coerenza con l'ambiente tropicale gli viene fornito un bel casco coloniale e, così protetto, rimane a decorare le fusoliere dei suoi velivoli.



Il pannello originale, proveniente da un FIAT CR.32, attualmente conservato presso la base del 6° Stormo a Ghedi (Brescia).



Dopo circa tre mesi dall'entrata in guerra, il 20 settembre 1940, lo Stormo passa in posizione "quadro" e i due gruppi diventano autonomi, pur conservando come emblema il tradizionale diavolo. Quando poi, verso la fine del 1941, il 2° Gruppo

Autonomo riceve i Reggiane RE 2001, per questa unità viene ideato un nuovo distintivo, il "pulcino mitragliatore". Foto di quel periodo testimoniano però che, mentre sulle derive dei nuovi monoplani compare nella primavera del 1942 lo scherzoso volatile, sulle combinazioni di volo dei piloti continua a campeggiare il ghignante diavolo.

Questo, dopo avere via via decorato CR.32, CR.42, G.50, MC.200 e MC.202, appare anche sui Messerschmitt Bf 109G di cui viene equipaggiato, nella primavera del 1943, l'altro Gruppo originariamente associato al 6° Stormo, il 3°. Quando poi numerosi piloti del reparto (così come parecchi colleghi dell'altro reparto dotato di Bf 109, il 150°) si ritrovano nel 2° Gruppo dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana, portano il loro stemma, con qualche

Sopra. Bella foto di una versione "semplificata" intermedia del Diavolo, ottenuta tramite la sovrapposizione di mascherine in ben tre tonalità di rosso, oltre il bianco e il nero. L'insegna appare sulla fiancata di un CR.32 insolitamente senza le scie. In sostanza si tratta della stessa versione apposta sui FIAT G.50 appartenenti alla 150ª Squadriglia, ovviamente con qualche differenza nei particolari e l'aggiunta delle scie.

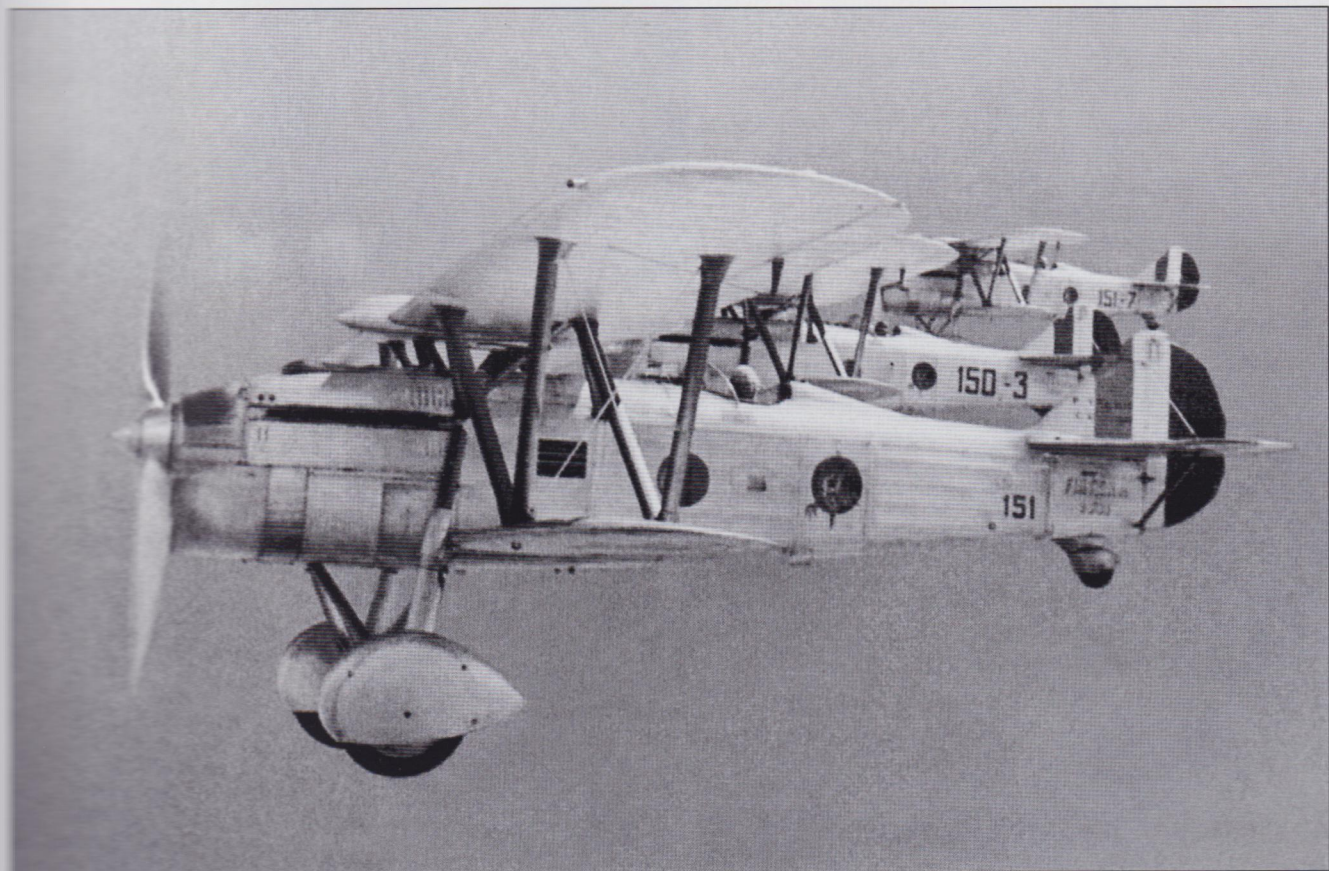
Sopra a sinistra. Anche quando i velivoli passarono alla livrea mimetica, lo stemma rimase immutato in stile e posizione. Si può osservare come, nonostante l'ampia gamma di sfumature, il risultato fosse notevolmente standardizzato fra i vari esemplari.



Il FIAT CR.20 Asso "154-7", uno dei cinque presi in carico presso lo stormo e utilizzati per l'addestramento.



Due belle immagini di CR.32 del 6° in volo. L'esemplare 155-6 pare sia ripreso ai comandi del sergente Giuseppe Fucci sulla pianura ravennate. Il velivolo in primo piano, dei tre in formazione qui sotto, è quello del colonnello Venceslao D'Aurelio, comandante lo stormo.





Il Caproni Ca.133 in forza alla 152ª Squadriglia. La mimetica è a due tonalità di colore: marrone e verde. Notare le insegne alari inferiori in "negativo" e la colorazione molto approssimativa del timone dovuta forse a una sostituzione o, più semplicemente, all'obliterazione del precedente tricolore.

Sotto. Foto ricordo sotto l'insegna del Diavolo rosso che campeggia sulla fiancata del Ca.133 in servizio presso la 154ª Squadriglia. In questo caso, causa le dimensioni maggiori dello stemma, questo veniva dipinto a mano, con risultati che si differenziavano notevolmente fra un esemplare e l'altro.

variazione nel disegno ma ancora riconoscibilissimo nella sua fisionomia.

Nel dopoguerra infine, come accennato, la 6ª Aerobrigata eredita orgogliosamente, insieme alle tradizioni del 6º Stormo, anche il suo inconfondibile distintivo.

E veniamo ora alla parte illustrativa dell'insegna. La prima immagine, presentata in apertura, illustra la versione di origine del Diavolo come apposta sulla fiancata di un FIAT CR 32. Fortunatamente è stata realizzata tramite pellicola pancromatica, quindi sono ben visibili tutte le sfumature. Normalmente all'epoca veniva utilizzata maggiormente l'emulsione ortocromatica, non sensibile al rosso con tendenza, in casi come questo, a confondere il rosso col nero. Il disegno riportato a fianco della foto di apertura è quanto si è ottenuto in base appunto alla foto precedente. Successivamente alla realizzazione, abbiamo ottenuto un'immagine (pagina di apertura in basso) del pannello proveniente da un FIAT CR.32 del reparto, attualmente conservato presso la base del 6º Stormo a



Una rara immagine a colori di un Ca.133 in servizio presso il 6º Stormo. Oltre il Diavolo non figurano codici di identificazione.

Probabilmente la più bella immagine di un CR.32 appartenente alla 410ª Squadriglia operante in A.O.I. Causa la posizione, non è possibile escludere totalmente la presenza del radiatore maggiorato che sarebbe stato montato su alcuni CR.32 operanti in tale settore, ma in questo caso sembra trattarsi di un velivolo con sistema di raffreddamento normale. Nonostante la presenza della scritta RADIO al vertice del distintivo, non vi è alcuna traccia di antenne.



Ghedi (BS). Dall'esame di tali documenti emerge chiaramente come detta insegna venisse realizzata con l'uso di mascherine e finiture sia a spruzzo che manuali. Le foto che seguono (vedi pag. 18) illustrano lo stemma sempre su FIAT CR 32, ma nel successivo fondo mimetico. La prima dimostra come nel complesso la qualità dei soggetti si attestasse su un notevole grado di standardizzazione, infatti non si notano difformità sostanziali nei particolari, rispetto le immagini precedenti, sebbene si tratti di un'insegna in cui sono presenti molte sfumature. La seconda foto illustra una versione più semplificata, insolitamente priva delle classiche scie. E' realizzata sempre tramite mascherine con ben tre tonalità di rosso più, ovviamente, il bianco e il nero. Purtroppo su di essa non abbiamo alcun dato aggiuntivo oltre quanto visibile nella foto, fra l'altro di ottima qualità, salvo il fatto che un esemplare praticamente identico, ma arricchito con numerose scie chiare si può osservare nella foto a pag. 06 di "Regia Aeronautica Caccia & Assalto 1940-1943, parte 1" edito dalla Bancarella Aeronautica. In entrambi i casi lo stemma non è apparentemente riconducibile a una squadriglia specifica, ma in realtà è lo stile dell'insegna che, con qualche modifica, compare documentato sui FIAT G.50 della 150ª Squadriglia.

Presentiamo quindi una piccola panoramica dei velivoli in dotazione iniziale allo stormo. La prima immagine (pagina 18, in basso) si riferisce ad uno dei cinque FIAT CR.20 Asso in dotazione al 6° per l'addestramento. Nel caso è raffigurato l'esemplare 154-7. Appare privo del classico stemma, ma è molto probabile l'abbia ricevuto in seguito; infatti, si conoscono foto di FIAT CR.32 prima e dopo l'applicazione dello stesso. Seguono due belle immagini



Vista ravvicinata del distintivo presente sul CR.32 codificato "41G-8". Notare la presenza della scritta "RADIO" al di sopra del distintivo; forse traccia di una dotazione precedente.



ni di CR.32 del 6° in volo; impossibile non ammirare l'elegante linea del piccolo caccia FIAT. L'esemplare recante in piccolo il n° 151 verso i piani di coda, è quello del colonnello Venceslao D'Aurelio, comandante lo stormo.

Non potevamo dimenticare anche i velivoli di supporto, ovvero i fidati Ca.133. Nell'immagine di pagina 20 in alto appare l'esemplare "152-11" in forza alla 152ª Squadriglia. La foto è realizzata quasi certamente nel primissimo periodo del conflitto, infatti non è ancora presente la fascia bianca in fusoliera, mentre è già presente la croce di Savoia in coda. Notare i fasci alari inferiori in bianco su disco nero. Di questo esemplare disponiamo anche di un primo piano dello stemma, sebbene di qualità non eccelsa; tuttavia abbiamo preferito presentare la foto di quello riguardante l'esemplare di supporto alla 154ª Squadriglia in quanto di qualità migliore e per il fatto che differisce nello stile dei codici recanti anche l'ombreggiatura e la scritta C.T. In questi casi, viste le dimensioni maggiori dell'insegna rispetto ai caccia, questa venne probabilmente riprodotta manualmente, senza l'utilizzo di mascherine. Lo stile che distingue i soggetti dipinti sul velivolo della 152ª e quello della 154ª fa pensare anche all'opera di due persone diverse.

La documentazione sui Ca.133 in forza al 6° si chiude con una rara immagine a colori. Il velivolo non reca alcuna codifica, salvo appunto il Diavolo rosso in fusoliera. La presenza della fascia bianca e i contrassegni alari su fondo bianco fa datare l'immagine all'ini-



P.a.V. Kg. 1720

C.U. Kg. 575

A sinistra. Lo stemma del Diavolo rosso munito del casco coloniale a seguito un'idea del capitano Aldo Alessandrini. In questo caso è riprodotto con le tipiche scie in velocità, ma non è stato possibile accertare con sicurezza se queste persistessero o venissero cancellate con l'apposizione del casco.

Sopra. Riproduzione del Diavolo rosso col casco coloniale senza scie. A similitudine di quanto appare sul velivolo "410-8" è stata riprodotta la scritta "RADIO". In realtà la parte di scritta che sporgeva dal disco nero era coperta dalla mimetica campale applicata in tempi successivi all'arrivo sul suolo africano.

La riproduzione dello stemma nello stile applicato sui FIAT CR.42. È ottenuto a spruzzo tramite l'utilizzo di mascherine.

A lato. Una foto ricordo risultata preziosa per osservare i particolari di questa versione del Diavolo rosso.

zio del 1941; dal mese di luglio dello stesso anno iniziano, infatti, a comparire i fasci alari senza il solito fondo bianco, sostituito dal colore della superficie sulla quale vengono apposti.

Passiamo quindi ad una delle versioni più simpatiche del nostro Diavolo, quello col casco coloniale, apposto sui velivoli in forza alla 410ª Squadriglia al comando del capitano Corrado Ricci e basata a Dire Daua (A.O.I.). Le foto a pagina 21, realizzate probabilmente poco dopo la dichiarazione di guerra illustrano l'esemplare "410-8" e una vista ravvicinata dello stemma apposto sullo stesso. In questo caso si è posto un quesito: con l'apposizione del casco coloniale, pare ideato e attuato dal capitano Aldo Alessandrini, mantenne o meno le classiche scie? In una immagine ove si intravedono con molta difficoltà, sono presenti delle trasparenze anche sotto il casco, per cui è possibile che le tracce

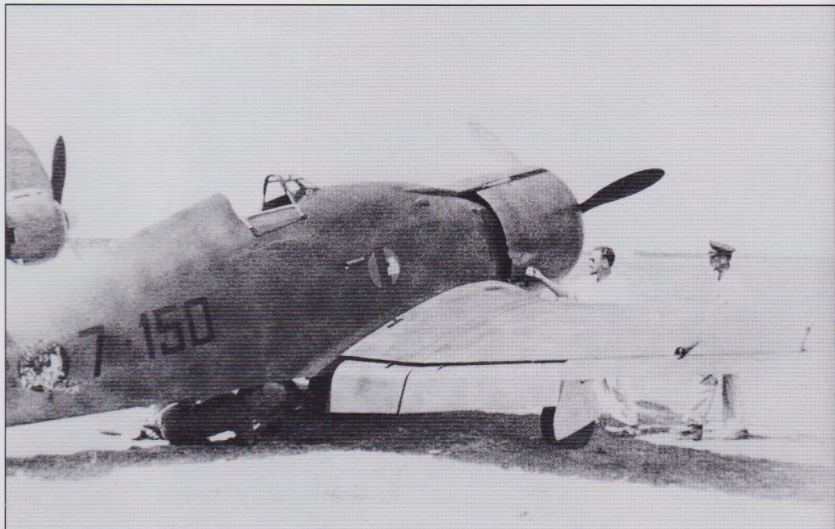
delle stesse fossero affioramenti dovuti all'usura della vernice che le ricopriva. In mancanza di certezze assolute, oltre la versione con le scie (vedi pagina precedente, in alto) ho rappresentato anche quella su semplice fondo nero che ritengo molto probabilmente la più aderente alla realtà. In questo caso ho approfittato per riprodurre anche la scritta RADIO presente nella parte superiore dell'insegna che compare sul velivolo succitato. In realtà non si nota alcuna antenna riconducibile all'installazione di tale apparecchiatura (forse un'installazione precedente). Anche qui si è presentato il dilemma sul colore della scritta. Poiché appare scura e la pellicola è ortocromatica, o si tratta di una scritta nera affiorante per consunzione e schiarimento della vernice che la ricopriva, oppure il contrasto è dovuto ad un altro colore che, ap-



L'unica foto conosciuta di buona qualità che ritrae per intero un FIAT CR.42 recante lo stemma del Diavolo rosso. Purtroppo la presenza del solo n° individuale 6 rosso non permette di appurare l'appartenenza ad una specifica squadriglia. In un'altra immagine, l'esemplare identificato col n° 4 documenta la presenza dei copriruote.



parendo appunto scuro, mi ha fatto optare per il rosso, anche per avere un minimo di contrasto. Riguardo il sottotesta verde del casco, già apparso in una pubblicazione in precedenza, posso confermare che all'epoca tale era la tinta del particolare in questione; soltanto nel corso del 2° Conflitto Mondiale si passò al cachi, uniformando il colore al resto del casco. Concludo con tale soggetto specificando che, come da testimonianza del Generale Ricci, il colore di fondo applicato sui CR.32 della 410ª Sq. aveva una tonalità tendente al rosa, applicato sul campo per adattarsi meglio alla specifica zona operativa. Purtroppo, il fondo apposto sulle due riproduzioni in realtà andrebbe invertito, ma spero si chiuda un occhio su que-



Sopra e a lato.
Le foto di FIAT G.50 recanti lo stemma del Diavolo rosso non sono molte. In queste vi figurano gli esemplari 5 e 7 appartenenti alla 150ª Squadriglia.

L'immagine sotto a sinistra mostra una vista ravvicinata del "150-8", mentre il disegno sotto ne è la riproduzione dello stemma, per quanto è stato possibile identificare i particolari.





Sebbene di scarsa qualità, questi due primi piani dell'insegna la documentano nella versione semplificata adottata sui Macchi 200 e 202.



La riproduzione dello stemma come figurava sui velivoli Macchi in carico al 3° Gruppo Autonomo C.T.

Sotto. Il capitano Bruno Alessandrini accanto al Macchi 200a2 "155-9" MM 8201. Si tratta di un cineavia, un velivolo, cioè, dotato di due macchine cinematografiche sul bordo alare.

(foto via Giovanni Merigo)



sta imprecisione dando prevalenza all'insegna.

Dopo il CR.32 il Diavolo compare anche sui FIAT CR.42, ma stranamente su tale velivolo è poco documentato fotograficamente. In questo caso l'insegna cambia notevolmente stile e posizione passando dalla fusoliera all'estremità della deriva. Il disegno di pagina 22 ne è la riproduzione, mentre le foto immediatamente seguenti lo documentano. Come si può notare, la realizzazione è ottenuta a spruzzo con sovrapposizione di mascherine. Anche in questo caso non è chiaramente riconducibile ad

una squadriglia poiché sul velivolo ritratto per intero compare soltanto il numero individuale 6 in rosso. Per la verità esiste anche un'altra foto, molto più scadente, che illustra l'esemplare col n° 4, che appare munito di "scarponi" copriruote.

Sui FIAT G.50 (disegno e foto della pagina precedente) lo stemma torna alla posizione in fusoliera, sebbene in posizione arretrata rispetto i CR.32. Lo stile dell'insegna è quello semplificato, già precedentemente comparso su CR.32. Non conosciamo immagini di FIAT G.50 recanti lo stemma e la fascia bianca in fusoliera.

Le due foto in alto, seppur di pessima qualità, sono le uniche rintracciate che riproducono l'insegna in primo piano nello

stile adottato sui Macchi 200 e 202. Come si può notare si tratta di una versione semplificata, sempre ottenuta tramite mascherine ed eventuali rifiniture, come ad esempio l'ombratura più scura delle pupille. In periodo bellico non si poteva certo sprecare tempo in elaborazioni artistiche. Il disegno al centro della pagina precedente dovrebbe restituire una riproduzione sufficientemente conforme.

Le foto che seguono (pagina precedente, in basso, e a lato) ritraggono il capitano Bruno Alessandrini accanto ad un Macchi 200 e un Macchi 202, entrambi in forza alla 155ª Squadriglia.

Grazie alle ricerche di Giovanni Masimello possiamo specificare che il Macchi 200 "155-9" era un Breda Serie XXI a2 (montava l'ala del 202), MM 8201, consegnato al 3° Gruppo a Ciampino Sud il 14 settembre 1942; nello specifico era un cineavia, un aereo, cioè, dotato di due macchine fotografiche sul bordo alare.

A lato una foto che ritrae l'insegna del Diavolo rosso sul Macchi 202 "153-18" a Chinisia, in Sicilia, probabilmente nel giugno 1943.

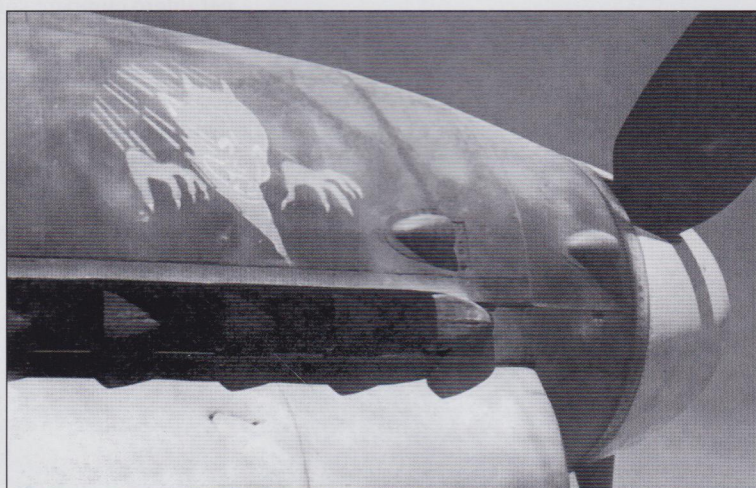
L'immagine riprodotta in basso ritrae il muso di un Messerschmitt Bf 109G, appartenente al 3° Gruppo Autonomo della R.A., basato a Comiso (Ragusa) nel luglio 1943. Anche in questo caso la realizzazione è ottenuta tramite mascherine, in pratica le stesse utilizzate per i 202, ma senza il disco nero di fondo. Il disegno in alto a sinistra della pagina seguente dovrebbe rendere bene l'idea. Approfittiamo dell'occasione per precisare un dato in quanto a volte riportato in modo errato. Il colore dei codici individuali delle Squadriglie che componevano il 3° Gruppo era: bianco per la 153ª, nero per la 154ª e giallo per la 155ª.

In ultimo, arriviamo al Diavolo rosso nella versione adottata presso l'ANR. La foto in alto a destra nella pagina seguente, lo ritrae sul muso di un Fiat G.55 in forza alla 2ª Squadriglia, 2° Gruppo Caccia A.N.R., nel marzo-aprile 1944, presso il campo di Bresso (Milano). L'applicazione, come si può chiaramente osservare nel disegno riprodotto al centro della stessa pagina, avviene sempre tramite la sovrapposizione di mascherine. Nel caso specifico, co-



In alto. Ancora il capitano Bruno Alessandrini accanto a un Macchi 202 appartenente, anch'esso, alla 155ª Squadriglia. (foto via Giovanni Merigo)

Sopra. Il Macchi 202 recante i contrassegni della 153ª Squadriglia, 3° Gruppo, ripreso probabilmente sul campo di Chinisia, in Sicilia, nel giugno 1943.



A lato. Il Diavolo rosso sul cofano motore di un Bf 109G-6 appartenente al 3° Gruppo Autonomo, Comiso, luglio 1943. In pratica l'insegna è ottenuta con le stesse mascherine utilizzate sui Macchi, salvo l'omissione del fondo nero.



La riproduzione dello stemma apposto sui Bf 109 della R.A.

A lato. Riproduzione del Diavolo rosso nella versione adottata dall'ANR, sul muso di un FIAT G.55.

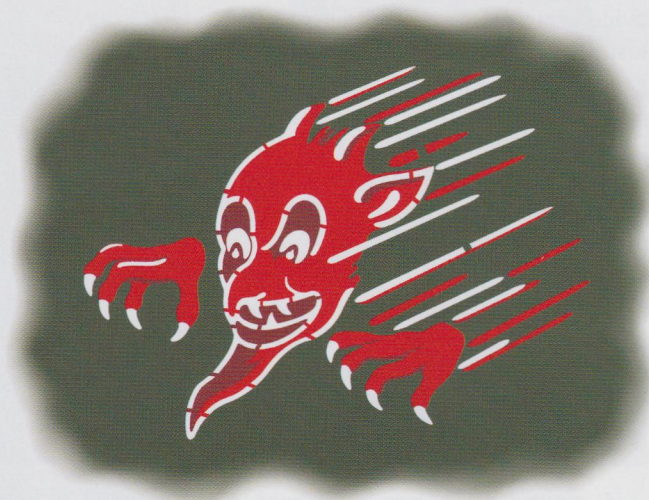
Sotto. Una foto classica ma sempre bella di un FIAT G.55, "5 giallo" MM 91089, nei colori della 2ª Squadriglia, 2º Gruppo Caccia ANR, Bresso (MI), aprile 1944.

me in altri, non esisteva ovviamente un solo set per Squadriglia o Gruppo, quindi si possono rilevare alcune differenze fra le insegne applicate magari nell'ambito della stessa unità operativa, pur mantenendo lo stesso stile. Infatti, l'esemplare ritratto presenta la barba un po' più ricurva e qualche leggera differenza rispetto a quelli che seguono.

La foto sotto è più che nota, ma è fra le più belle di un G.55 nei colori ANR.



Il Diavolo rosso sul muso di un FIAT G.55 della 2ª Sq. Caccia ANR.





Il FIAT G.55, "5 giallo", 2^a Squadriglia, 2^o Gruppo Caccia ANR, Cascina Vaga (PV), maggio 1944. Presenta la nuova mimetica a basi di colori RLM 74, 75, 76.

Sotto
Il capitano Mario Bellagambi accanto al muso di un Bf109 G-6 della 2^a Squadriglia, 2^o Gruppo Caccia ANR, probabilmente sulla base di Cascina Vaga (PV) nel giugno 1944.

Sempre sui G.55 il Diavolo appare successivamente entro un disco, come evidenziato nel disegno in basso a sinistra, ottenuto semplicemente proteggendo l'insegna originale con mascheratura tonda, mentre i velivoli venivano riverniciati con i Grigi RLM 74/75/76 in sostituzione del Verde Oliva Scuro; il risultato è documentato nella foto in alto.

Il distintivo in questione venne apposto pure sui Bf 109G appartenenti alla stessa unità come si può osservare nella foto a lato e nel disegno sotto a destra.

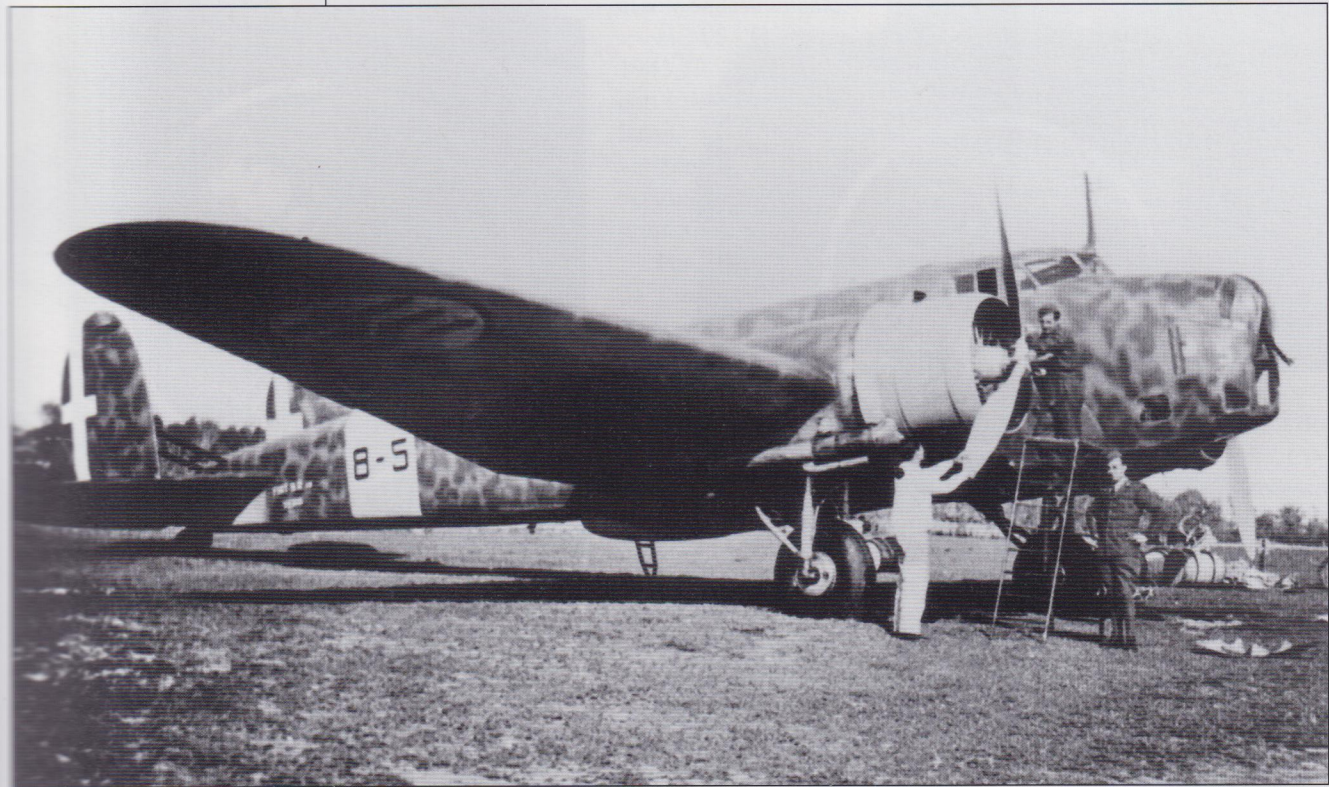


Sopra. Il Diavolo rosso come appariva con l'adozione della nuova colorazione. In effetti si tratta semplicemente dello stemma già presente, protetto da una mascheratura rotonda in fase di riverniciatura.

Sopra a destra. La riproduzione dell'insegna come appariva sul lato sinistro della cofanatura motore di un Bf 109 G-6 del 2^o Gruppo Caccia ANR.

GATTO FELIX E PAPERÒ SPERNACCHIANTE: LE INSEGNE DEL 25° GRUPPO B.T.

Il 25° Gruppo B.T., facente parte del 7° Stormo, viene costituito nel 1936 sulla base di Lonate Pozzolo ed equipaggiato con gli SM.81 nel mese di aprile. Formato dalle Squadriglie 8ª e 9ª, alla fine del 1937 viene dotato dei FIAT BR.20.



Un BR.20 dell' 8ª Sq. sul campo di Cameri.

Alla data del 10 giugno 1940, il 25° Gruppo è di base presso il campo di Ghemme (Novara). Già il giorno 11, un BR.20 appartenente all'8ª Sq. decolla per una missione di ricognizione sul porto di Tolone, ma rientra dopo quattro ore senza aver portato a termine l'incarico causa le pessime condizioni meteo. Il 25° svolge poi un'azione combinata con altri Gruppi il giorno 13, quando vengono attaccati gli aeroporti di Fayence, Hyères e St. Mandrier, oltre la base navale di Tolone.



Il BR.20 "9-5" della 9ª Sq. volo sulla pianura padana.

Causa le pessime condizioni del terreno di Ghemme, reso fradicio dalla pioggia, fra il 20 e il 24, il Gruppo si porta nuovamente sulla pista di Lonate Pozzolo. Altre azioni contro i forti francesi, vengono tentate, con scarsi risultati, i giorni 21, 22 e 23. Quanto sopra, è tutto l'apporto alle attività belliche contro la Francia da parte del 25° Gruppo B.T.

Nel mese di settembre 1940, il 7° Stormo viene praticamente sciolto, poiché il personale viene inglobato nel 43° Stormo che, col 13°, farà parte del C.A.I. in Belgio, per le operazioni contro la Gran Bretagna.

La prima versione del Gatto Felix, adottata nel 1940.

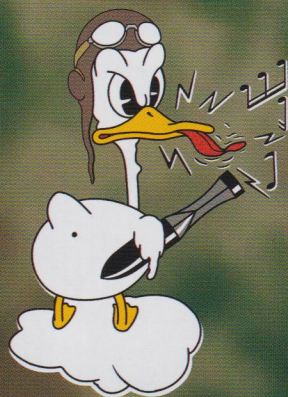


In data 10 ottobre 1940 il 7° Stormo però torna ad esistere sulla base di Cameri. Viene dotato di ben 51 velivoli FIAT BR.20 e 20M, ma il personale, privo di addestramento, non è idoneo a svolgere alcuna azione bellica. Soltanto il 9 aprile 1941, quindici FIAT BR.20M del 25° Gruppo, nel frattempo diventato autonomo, si spostano a Forlì per prendere parte ad azioni contro la Jugoslavia, ma già il 21 dello stesso mese rientrano a Cameri e il 25° viene riaggregato al 7° Stormo.

A fine luglio 1941, iniziano ad arrivare i primi SM.84, che sostituiscono i Br.20, e quindi prosegue l'attività di addestramento anche con specializzazione al volo senza visibilità. A fine dicembre l'orientamento dell'attività volge verso l'aerosiluramento.

Il 1° maggio 1942 la denominazione cambia ufficialmente da B.T. in A.S. Il 14 luglio, il 25° Gruppo giunge a Sciacca, in Sicilia, portando anche la bandiera del 7° Stormo. Nonostante la specializzazione nel siluramento, il Gruppo non viene impiegato in tale attività, ma le missioni affidate sono bombardamenti di disturbo nei confronti del traffico marittimo e l'isola di Malta.

La versione successiva, arricchita con la presenza di una bomba, la saetta e una stella.



Il Papero spernacchiante adottato dalla 8ª Squadriglia. Veniva apposto sullo sportello di accesso dei velivoli.

Il 1° ottobre 1942 il 25° Gruppo ritorna alla precedente specialità (B.T.) e si trasferisce nuovamente a Lonate Pozzolo, ove l'attività si limita al solo addestramento.

Il 15 Giugno 1943, il 7° Stormo, con i due Gruppi relativi, il 4° e il 25°, vengono messi in posizione "quadro" e praticamente sciolti.

Per quanto riguarda l'araldica, risulta sia stata apposta esclusivamente sui FIAT BR.20, pratica-

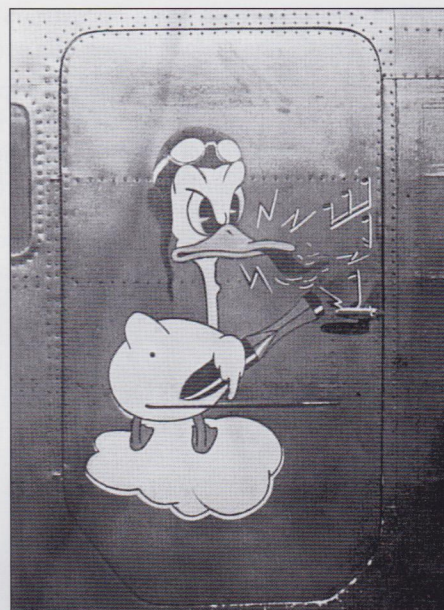
mente in concomitanza con l'inizio dell'attività bellica, e comunque non oltre il 1941. Il disegno qui sopra riproduce il Papero spernacchiante, insegna adottata dall'8ª Squadriglia. Come si può osservare nella relativa foto a lato, essa veniva applicata sullo sportello di accesso al velivolo. Il disegno sotto riproduce invece una variante documentata sulla fiancata destra di un velivolo appartenente alla stessa unità, come mostrato dalla relativa immagine.

Purtroppo non conosco attualmente immagini di velivoli dell'8° Sq. ove siano visibili per intero codici e distintivi, per cui bisogna accontentarsi della foto ove appare l'esemplare "8-5", ripreso chiaramente nel 1941, vista la colorazione gialla delle coperture motori, e la cui posizione non permette di osservare la presenza o meno del Papero.

La 9ª Squadriglia invece adotta, quale insegna, il gatto Felix. Il disegno della pagina precedente, in alto, riproduce la versione iniziale, col solo personaggio, documentato su esemplari come il "9-5" (MM 21247), il "9-8" (MM 21261) o il "9-11" (MM 20317?), tutti caratterizzati dall'assenza della fascia bianca in fusoliera, quindi riconducibili alla seconda metà del 1940. Successivamente l'insegna venne arricchita con l'aggiunta di una bomba, una saetta e una stella, i cui significati non sono del tutto chiari. Il disegno, sempre della pagina precedente in basso, riproduce appunto tale versione con relativo riferimento fotografico. La presenza è documentata sull'esemplare codificato "9-5", che nella foto appare in volo sulla pianura piemontese. Purtroppo non sono sicuro se trattarsi sempre dell'esemplare succitato, quindi

con MM 21247, ma un'immagine a terra, sul campo di Cameri, dimostra come fosse uno degli ultimi BR 20 presenti in Squadriglia, quando ormai gli altri esemplari risultavano appartenere alla versione BR 20M.

Concludo facendo notare come il personaggio, presente su entrambe le fiancate dei velivoli, fosse sempre rivolto verso la prua.

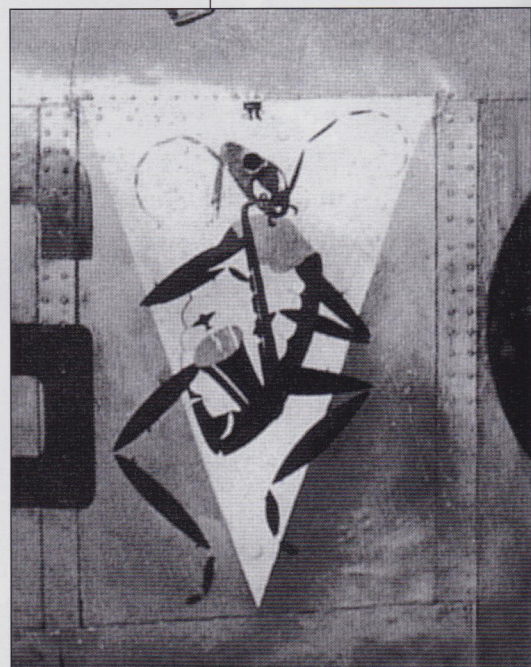


Una variante documentata sul lato destro di un velivolo appartenente alla medesima Squadriglia.



LA CUCARACHA

Lo stemma della Cucaracha (termine spagnolo per definire lo scarafaggio) è probabilmente il più famoso fra quelli apparsi sui velivoli italiani operanti fra le file dell'Aviazione Legionaria durante la guerra civile in Spagna (17 luglio 1936 - 30 aprile 1939). Ciò è dovuto anche al fatto che fu il primo reparto a fregiare con un distintivo ufficiale le fusoliere dei suoi FIAT CR.32.

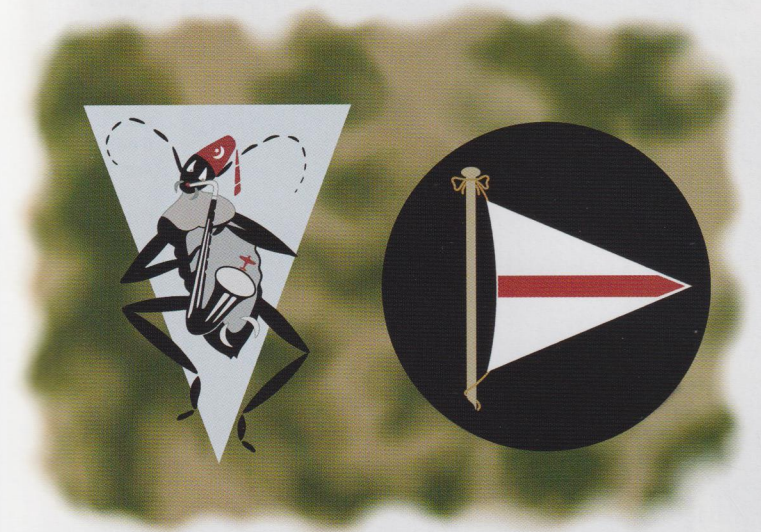


Sull'effettiva datazione della nascita, le fonti divergono alquanto. Alcuni la citano già nel 1936, quando ancora facente parte dell'Aviación del Tercio; altri invece dopo la costituzione dell'Aviazione Legionaria, praticamente all'inizio del 1937, nel 3° Stormo Caccia, XVI° Gruppo "Cucaracha", con le Squadriglie 24ª, 25ª e 26ª. Anche sull'idea che portò a realizzare tale distintivo vi sono divergenze. C'è chi afferma che il suggerimento partì dalle truppe marocchine, le quali avrebbero detto che i nostri caccia, quando erano per aria, sembravano bal-

Riproduzione della Cucaracha come appariva sulla fiancata sinistra di un FIAT CR.32 codificato "3-16" probabilmente appartenente alla 24ª Squadriglia. Si tratta di una delle versioni più classiche.



Il CR.32 codificato "3-10", matricola 513, appartenente alla 24ª Squadriglia, XVI° Gruppo "Cucaracha", in procinto di decollare per una missione.



Riproduzione dello stemma presente sulla fiancata sinistra del velivolo appartenente al Comandante la 24^a Squadriglia e, sotto, relativa immagine di riferimento.

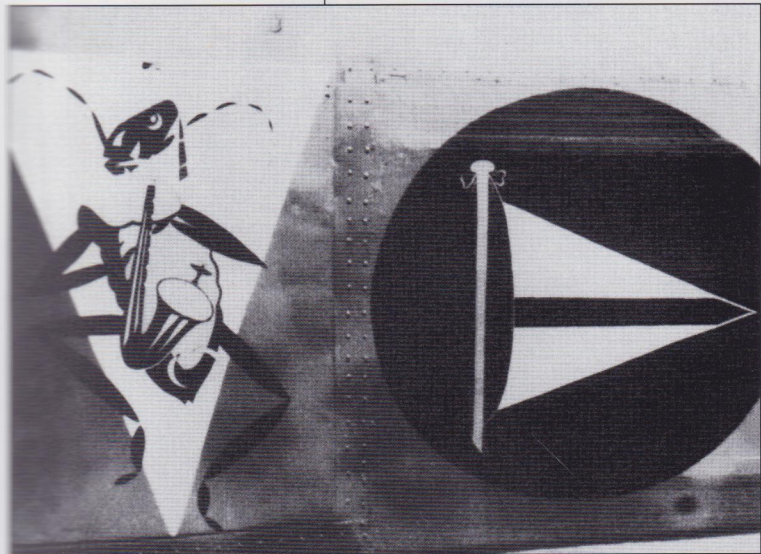
recante la codifica “3-16”, e probabilmente appartenente alla 24^a Sq. In merito alle tonalità dell’insegna ci si è attenuti alla copertina del registro voli della 25^a Sq., sulla quale appare l’insetto in questione riprodotto a colori. Per la realizzazione del distintivo, molto probabilmente venivano utilizzate delle mascherine, ma soltanto per definire i contorni, per cui, ogni soggetto, pur nella stessa Squadriglia, aveva dei particolari che variavano, magari di poco, l’uno dall’altro. A rigor di logica, nella riproduzione di velivoli specifici, come ad esempio il CR 32 codificato “3-5”, del serg. magg. Gianlino Baschiroto, appartenente alla 24^a Squadriglia, o il “3-3” del capitano Roberto Fassi, comandante la 25^a Sq., bisognerebbe studiare attentamente ogni soggetto nei suoi particolari.

La foto della pagina precedente, in basso, illustra un CR.32, codificato “3-10”, matricola 513, appartenente alla 24^a Squadriglia, in procinto di decollare per una missione.

Il disegno in alto a sinistra, con riferimento foto sotto, sempre a sinistra, riproduce invece quanto appariva sulla fiancata sinistra del velivolo appartenente al Comandante la 24^a Squadriglia. Esiste una sequenza di foto del velivolo in questione, ripreso in volo, e caratterizzato da una banda bianca obliqua in fusoliera, ma, almeno quelle al momento conosciute, non permettono purtroppo di definire la codifica. Si è preso in considerazione l’esemplare in questione per almeno un paio di motivi. Intanto, pur mostrando il lato sinistro del velivolo, l’insegna appare capovolta rispetto al solito. Inoltre, la bandierina che indica il comando di Squadriglia è alquanto insolita rispetto agli standard. Riguardo ai colori non si possono fornire certezze, se non il fatto che la pellicola è sicuramente ortocromatica, rendendo praticamente nero

quanto in rosso, e con forte schiarimento dei particolari in tonalità azzurra, fino a farli scomparire. Il triangolo di fondo dell’insegna, solitamente riprodotto in bianco, è realizzato in celeste sulla base di più motivazioni: appare infatti in detto colore sia sui distintivi metallici, sia su una cartolina d’epoca con gli stemmi dello Stormo. Inoltre tale appare anche nei fotocolor raffiguranti i successivi Macchi 200 della R.A.

Il terzo disegno, a pagina seguente, in alto, si basa sull’immagine fotografica riportata al suo fianco, facente parte della collezione Gianlino Baschiroto e gentilmente fornita da Giovanni Massimello. Purtroppo si riferisce ad un velivolo sconosciuto ma l’interesse è notevole, non tanto per l’assenza del triangolo di fondo, quanto per i colori diversi dei vari particolari, compresi i riflessi sugli arti; da notare inoltre come non sia certo il sax fos-





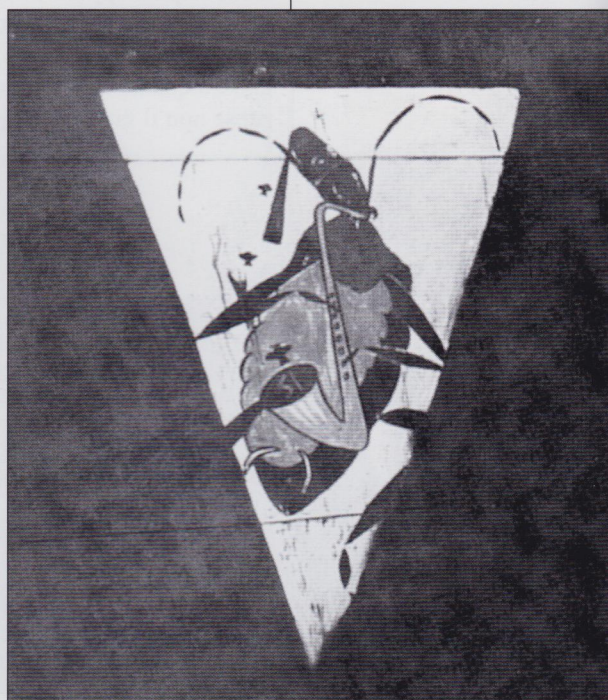
Questa riproduzione si riferisce ad un velivolo sconosciuto, ma l'interesse è notevole non tanto per l'assenza del triangolo di fondo, ma per i colori diversi dei vari particolari, compresi i riflessi sugli arti; da notare inoltre come non sia certo il sax fosse sempre e soltanto nero. Sul fez, in questo caso, si è riprodotto uno stemma che, per quanto si è riuscito a ricavare dalla foto, sembra essere quello della monarchia marocchina,

costituito da due leoni che sorreggono uno scudo sormontato da una corona.

se sempre e soltanto nero. Sul fez, in questo caso, si è riprodotto uno stemma che, per quanto si è riuscito a ricavare dalla foto, sembra essere quello della monarchia marocchina, costituito da due leoni che sorreggono uno scudo sormontato da una corona. In merito si è notata una totale mancanza di uniformità; per lo più sul fez della Cucaracha erano apposte la mezzaluna con la stella nella vecchia versione a sei punte (attualmente a cinque), ma non mancavano occhiali da pilota o simili.

Veniamo finalmente alle versioni della Cucaracha utilizzate sui velivoli della Regia Aeronautica. Nell'estate del 1939, a Treviso S. Angelo, con personale in gran parte proveniente dall'Aviazione Legionaria spagnola, viene formato il 54° Stormo che è suddiviso in due Gruppi: il 152° che, con le Squadriglie 369^a, 370^a e 371^a, adotta lo stemma della "Cucaracha", mentre il 153° opta per "l'Asso di Bastoni".

Sotto. La versione apparsa sui Macchi 200 appartenenti al 152° Gruppo, 54° Stormo, della R.A., istituito nell'estate del 1939.





Uno dei primi MC 200 consegnati al 152° Gruppo, ripreso probabilmente sul campo di Treviso S. Angelo. Il tettuccio chiuso da una capottina scorrevole non era gradito ai piloti. Secondo alcuni, il colore del "369" sarebbe stato un grigio-verde più chiaro della mimetica.

Un bel fotocolore che ritrae il capitano Giorgio Iannicelli, accanto al velivolo "369-9", in forza alla Squadriglia da lui comandata. Come si può osservare, il fondo della Cucaracha è chiaramente azzurro, mentre dal solo esame delle foto in b.n., probabilmente sarebbe stato ritenuto bianco. (Foto fam. Iannicelli via Carlo Lucchini)

Il 152° Gruppo dovrebbe operare con i FIAT CR.42, ma considerato che i primi Macchi MC 200 non risultano graditi ai piloti del 4° Stormo, cui sono destinati, vengono scambiati con i biplani FIAT. Di conseguenza, il 54° Stormo è il primo ad essere dotato totalmente col nuovo monoplano Macchi, seguito a ruota dal 1° Stormo.

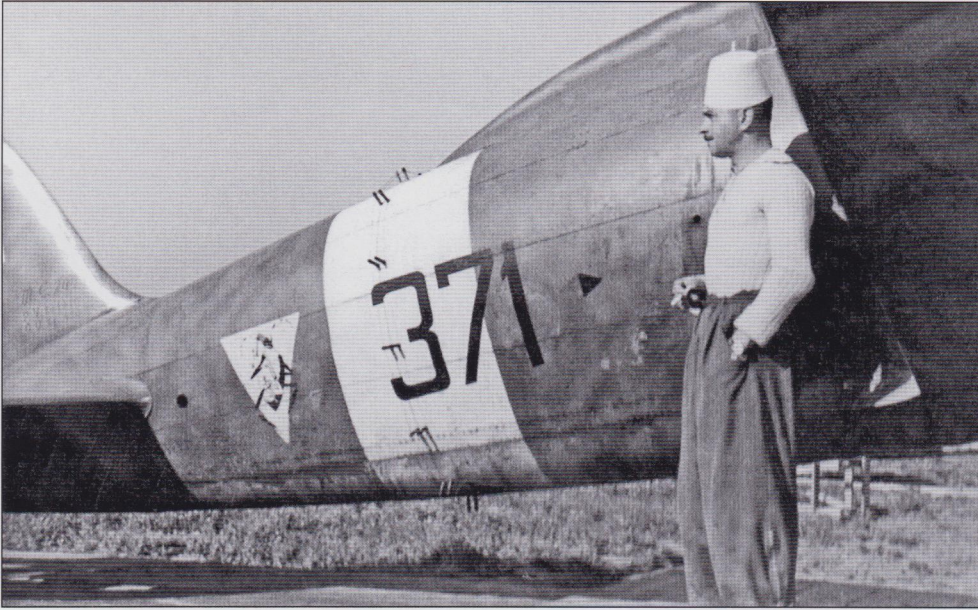
Purtroppo i problemi sorti con la prima serie di produzione del velivolo, fanno sì che al momento dell'entrata in guerra da parte dell'Italia, il 10 giugno 1940, il reparto sia ancora in fase addestrativa, per cui non partecipa alle operazioni belliche. Nel mese di dicembre 1940 il 152° Gruppo viene sciolto in quanto le Squadriglie 369ª e 371ª passano al 22° Gruppo Caccia, mentre la 370ª si trasferisce a Foggia per operare sul fronte greco-albanese e diventa autonoma. Alla fine del conflitto nei Balcani, viene assorbita dal 24° Gruppo Caccia. Comunque, bene o male, per oltre un anno la Cucaracha orna le fusoliere degli MC 200 in forza al reparto succitato.

Il disegno della pagina precedente, in basso, riproduce lo stile dell'insegna come documentato dalla foto riprodotta a fianco dello stesso. Purtroppo, la qualità dell'immagine è molto carente e inoltre si riferisce a un velivolo che ha subito una riverniciatura alquanto rozza, per cui tutti i particolari che sporgevano dal triangolo di fondo sono stati coperti; ciò nonostante è l'unica al momento conosciuta ove sia visibile in primo piano la Cucaracha in quel periodo.

L'immagine qui a lato, fornita dall'amico Fabio Bianchi, illustra il velivolo "369-2" nel 1940. Si tratta di uno dei primi esemplari consegnati, ancora con l'abitacolo chiuso con un tettuccio scorrevole, risultato ben poco gradito ai piloti in caso di lancio.

Ecco poi un bel fotocolore facente parte di una serie realizzata sull'aeroporto di Treviso. Ritrae il capitano Giorgio Iannicelli, accanto al velivolo "369-9", in forza alla Squadriglia da lui comandata. Come si può osservare, il fondo della Cucaracha è chiaramente azzurro, mentre dal solo esame delle foto in b.n., probabilmente sarebbe stato ritenuto bianco. L'immagine che segue (pagina seguente in alto), gentilmente concessa dalla famiglia Vizzotto, via Giovanni Massimello, mostra il capitano Antonio Vizzotto accanto il suo velivolo personale, un Macchi 200 di produzione Breda, codificato "371-4", MM 5136. Il velivolo è ritratto a Valo-





Il capitano Antonio Vizzotto accanto al suo velivolo personale, un Macchi 200 di produzione Breda, codificato "371-4", MM 5136, a Valona (Albania) nella primavera del 1941. Oltre l'abbigliamento alquanto fuori ordinanza del comandante, è decisamente insolita la strana antenna radio circolare che corre attorno alla fusoliera.

Nella pagina seguente. In alto. Il Macchi 202 n° 7 della 370ª Squadriglia, 24° Gruppo C.T., in volo probabilmente nei cieli della Toscana.

Al centro. Riproduzione dello stemma che compariva sulla deriva del Macchi 200 1ª Serie, "369-7", MM 4507, pilotato dal colonnello Enrico Guglielmotti, comandante del 54° Stormo, deceduto a seguito collisione in volo col gregario, ten. Cortese, nell'aprile 1940. È un'insegna composita che raggruppa gli stemmi dei Gruppi facenti parte del 54° Stormo: la Cucaracha e l'Asso di Bastoni.

Le foto in basso raffigurano il velivolo in momenti diversi, prima e dopo il tragico incidente. (Foto via Bussi e Massimello).

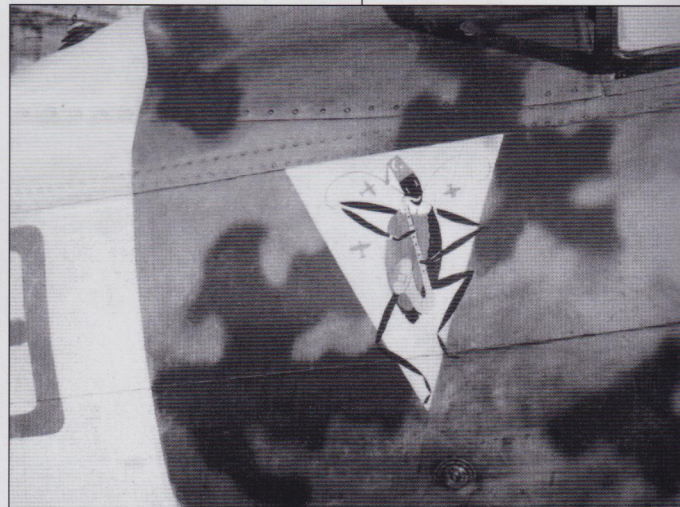
La riproduzione della Cucaracha apparsa sui Macchi 202 appartenenti alla 370ª Squadriglia, 24° Gruppo C.T. Fra i velivoli che escono "suonati" dal sassofono, vi sono un P-38, un P-47, uno Spitfire, oltre il "Rata" ricordo della Spagna.

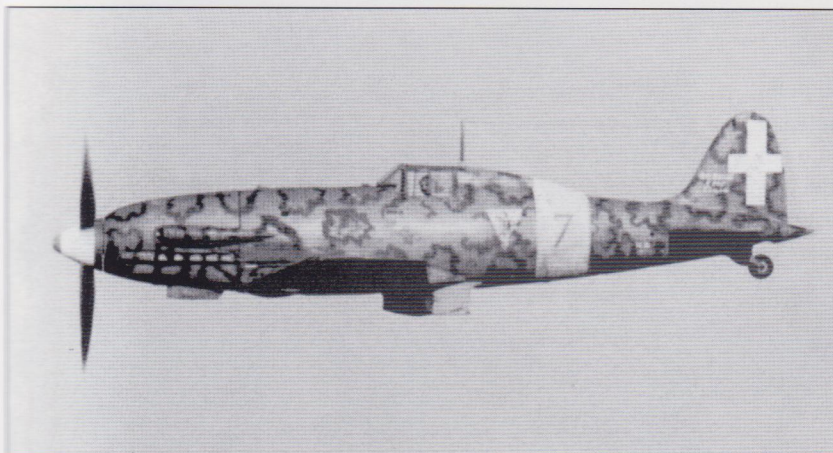
na nella primavera del 1941. Oltre l'abbigliamento alquanto fuori ordinanza del comandante, è decisamente insolita la strana antenna radio circolare che corre attorno alla fusoliera.

A completare la documentazione in merito, ecco infine all'ultima versione dell'insegna in questione, così come apparsa sulle fusoliere dei Macchi 202 appartenenti alla 370ª Sq. Come sopra citato, tale Squadriglia entra a far parte del 24° Gruppo Autonomo C.T. nell'aprile 1941. Il 19 luglio il Gruppo trasferisce in Sardegna e ai primi di agosto, la 370ª è dislocata ad Elmas. Già da un po' i Macchi MC 200 sono stati sostituiti con i FIAT CR 42 e G. 50. All'inizio del 1943 arrivano i primi Macchi 202 e a fine aprile vi è l'occasione di provare anche i più potenti Macchi 205. La base è ora a Olbia-Venafiorita.

In agosto il 24° Gruppo, o quel che ne rimane, è a Metato (Pisa); ai Macchi 202 si aggiungono anche dei Dewoitine D.520. Alla data del 7 settembre 1943, la dotazione del Gruppo è ridotta a due Macchi MC 202 e sei D.520.

Tornando alla 370ª Sq., pur entrata a far parte del 24° Gruppo, essa adotta nuovamente il vecchio stemma della Cucaracha, sebbene in versione "aggiornata" ai tempi; infatti, dallo strumento musicale, oltre un I-16, compaiono un P-38, un P-47 e uno Spitfire. Vedi disegno (in basso) e la foto di riferimento (a lato dello stesso), un raro documento messo gentilmente





te a disposizione da Giovanni Massimello. Nello stesso periodo, sui Macchi 202 del Gruppo compare invece un Pirata (o Corsaro), apposto sulla fascia bianca in fusoliera. Nonostante le immagini dei velivoli appartenenti al 24° Gruppo siano decisamente scarse, al momento si conoscono tre Macchi 202 appartenenti alla 370ª: il n° 7 con mimetica ad anelli Macchi, illustrato nella foto a fianco; il n° 9 con macchie ramificate Breda, mentre il n° 4 sembra essere un velivolo "composito", con parti Macchi e Breda nelle versioni appena citate.

A completamento di quanto sopra, si ritiene possa risultare di notevole interesse un soggetto che, oltre il contrassegno della Cucaracha in fusoliera, reca sulla deriva uno stemma composito che comprende anche l'Asso di Bastoni (disegno a lato).

Si tratta del Macchi 200 1ª Serie, "369-7", MM 4507, pilotato dal colonnello Enrico Guglielmotti, comandante del 54° Stormo, purtroppo deceduto a seguito della collisione in volo col gregario, ten. Cortese, nell'aprile 1940, e successivo disastroso tentativo di atterraggio nelle vicinanze di Casale sul Sile (TV). L'immagine qui sotto, di provenienza SMA via G. Massimello, mostra il velivolo dopo il tragico incidente. Nella foto in basso a sinistra, lo stesso apparecchio in una foto ricordo precedente (foto famiglia Fagiolo via G. Bussi). Strana l'indicazione del peso a vuoto in 880 kg., (probabilmente è stato dimenticato l'1 davanti), successivamente portato a 1910, mentre il carico utile è sempre di 430 kg.

Tornando all'insegna in oggetto, il personaggio è in una veste decisamente insolita come d'altronde suggerisce la scritta: "Venga el toro". I colori sono ovviamente ipotetici, sebbene su basi logiche. Nel complesso riteniamo sia un soggetto inedito degno di essere portato a maggior conoscenza, cosa possibile grazie ad una sinergia di intenti, ma soprattutto merito della paziente ricerca di Giovanni Massimello.



P. V. 880

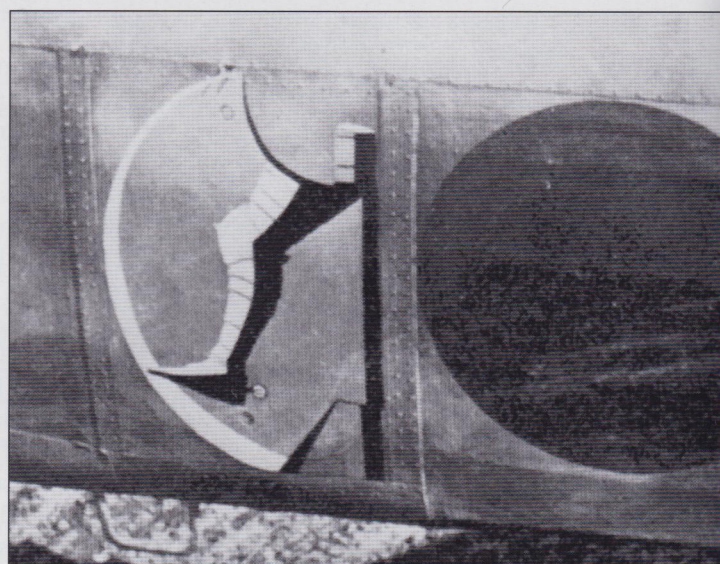


IL DISTINTIVO GAMBA DI FERRO.

Sebbene conosciuto, forse più per fama che nella sua essenza di stemma, sia nella Regia Aeronautica e successivamente l'ANR, stante a quanto riportato nel tomo "Quelli del Cavallino Rampante", a opera del Generale Antonio Duma o "Araldica del Cielo" di Franco Pagliano, tale insegna nasce a seguito un episodio avvenuto tra le fila dell'Aviazione Legionaria durante il conflitto in terra di Spagna.

Il Capitano Ernesto Botto (già comandante la 84^a Squadriglia Caccia, 10° Gruppo, 4° Stormo R.A., nel primo quadrimestre del 1937), il 12 ottobre dello stesso anno alla testa della 32^a Squadriglia, VI Gruppo Aviazione Legionaria (composto dalle Squadriglie 31^a, 32^a, 33^a), entra in combattimento nel cielo di Fuentes de Ebro, contro una ventina di "Rata" (Polikarpov I-16), sebbene in condizioni di inferiorità tattica, causa la foga di un incauto gregario che non si attiene agli ordini. Botto, in tale occasione, si aggiudica un abbattimento, ma è colpito a sua volta da una pallottola che gli fracassa il femore della gamba destra. Nonostante ciò riesce a riprendere il controllo del velivolo e ad atterrare, ma la gamba deve essere amputata e sostituita con un arto artificiale. Probabilmente sulla base di qualche frase scherzosa, Botto si ritrova l'appellativo di "Gamba di Ferro", e tale denominazione viene assunta anche dal VI Gruppo. Sulla base di quanto esposto in merito, nel tomo "Ali in Spagna" di Angelo Emiliani e Federico Ghergo, Giorgio Apostolo Editore, l'idea dell'insegna è dovuta al sergente maggiore Bruno Benassi. Comunque Botto dimostrò di avere non soltanto la gamba, ma anche una volontà di ferro, tornando a volare (repertorio acrobatico compreso) e combattere, nonostante la sua menomazione, alla testa del 9° Gruppo Caccia, 4° Stormo.

Nel 1943 arriverà ad assumere l'incarico di Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica della RSI. Alla fine del 2° conflitto Mondiale potrà contare su cinque vittorie complessive: 3 in ambito R.A. e 2 in Spagna.



In alto. La riproduzione del distintivo come appariva sulle fusoliere dei FIAT CR.32 in forza al VI° Gruppo Aviazione Legionaria "Gamba di Ferro", operante in Spagna dal 1937 al 1939.

Sopra. Un primo piano dell'insegna su un FIAT CR.32.

Nel disegno in alto è riprodotta la prima versione, comparsa appunto sulle fiancate dei FIAT CR.32 appartenenti al VI° Gruppo Legionario in Spagna (foto sopra, al centro). Nell'immagine che segue (foto qui a sinistra) si ha la personalizzazione da parte di un pilota del VI° Gruppo.

A lato. La personalizzazione di un pilota sui contrassegni ufficiali.



Il velivolo del comandante
la 33^a Squadriglia,
9^o Gruppo Aviazione Legionaria,
capitano Antonio Vizzotto.

Abbiamo quindi una foto particolarmente interessante che ritrae il velivolo, codificato "3-9", matricola 726, del comandante la 33^a Squadriglia, capitano Antonio Vizzotto (sopra).

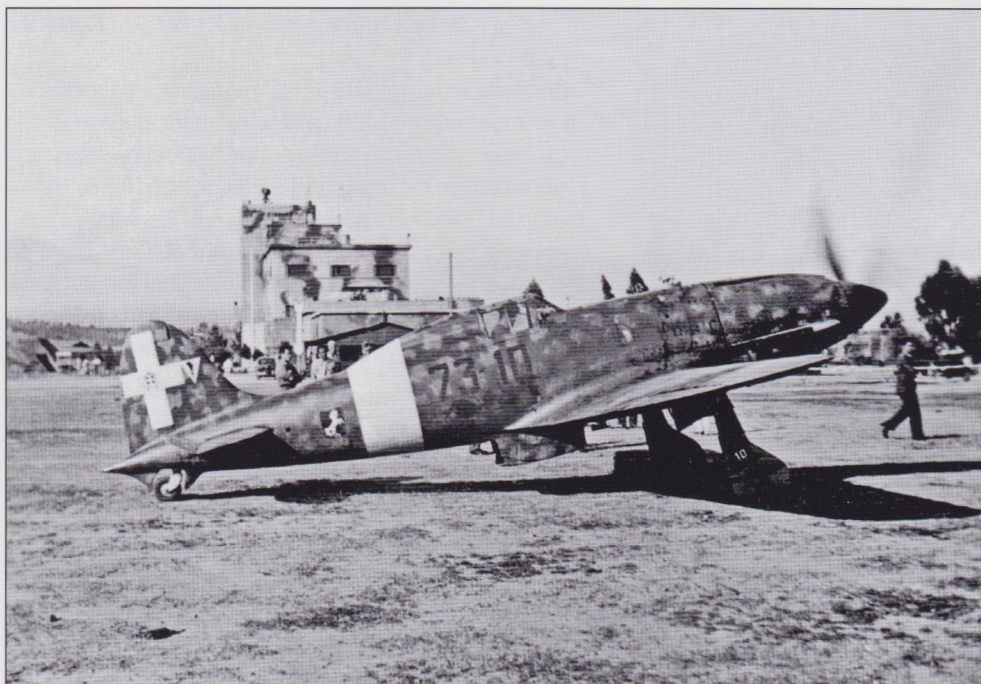
Al momento della dichiarazione di guerra da parte dell'Italia nei confronti di Francia e Inghilterra, il 10 giugno 1940, il 4^o Stormo, al comando del colonnello Michele Grandinetti, è di base a Gorizia ed è dotato di velivoli FIAT CR.42. E' composto da due gruppi, il 9^o agli ordini del maggiore Ernesto Botto e il 10^o del tenente colonnello Armando Piragino. A noi però interessano maggiormente le vicende del 9^o che è composto dalle squadriglie 73^a, 96^a e 97^a. Il 20 giugno si sposta a Mirafiori, il 29 a Comiso. Il 2 luglio prima azione su Malta. Il 3 Botto ha occasione di conseguire la prima vittoria per il 9^o Gruppo abbattendo un Hurricane nel cielo di Malta.

L'11 luglio partenza per la Libia ove giunge il giorno 13 sul campo di Berka.

Segue un periodo di controllo e messa a punto dei velivoli con l'adozione di filtri antisabbia. In quel momento il 9^o Gruppo è già dotato di un distintivo costituito dal Cavallino bianco su fondo nero, ma in seguito all'idea del 1^o aviere armiere Nunzio Marinelli, viene aggiunta sulla deriva dei velivoli anche una nuova versione del Gamba di Ferro composta dalla sola gamba in nero su triangolo bianco (vedi foto a



Primo piano dell'insegna
nella versione adottata dalla R.A.
Nel caso appare sulla deriva
di un FIAT CR.42 abbandonato e
catturato dagli inglesi.



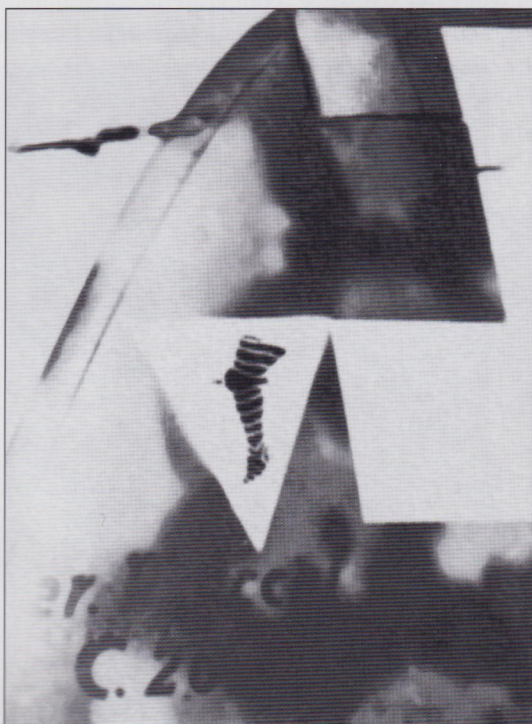
A lato. Un Macchi 202, appartenente alla 73^a Squadriglia, 9° Gruppo, 4° Stormo, in rullaggio sul terreno aeroportuale di Gorizia nel 1941.

pagina 39 in fondo a destra) ove l'insegna appare sulla deriva di un CR.42 catturato. Il Cavallino invece appariva in fusoliera.

Dopo un intenso periodo operativo, il 20 dicembre 1940, il 9° Gruppo riceve l'ordine di rientrare in Italia, a Gorizia. Dal 15 febbraio 1941 il Gruppo, ora al comando del tenente colonnello Marco Minio Paluello, comincia a ricevere i Macchi 200. Anche su questi comparirà lo stemma del Gamba di Ferro (vedi ad esempio pag. 24 di Aviolibri special 5, dedicato al Macchi 200, parte prima, a firma di Maurizio Di Terlizzi). Nel mese di aprile il 9° effettua una serie di azioni in territorio jugoslavo. Fra giugno e agosto arrivano i Macchi 202 e il 9° Gruppo è il primo a equipaggiarsi del nuovo caccia. I velivoli sono in colorazione "continentale" a base verde con macchie marrone. Oltre il Cavallino in fusoliera, su tutti appare la Gamba di Ferro sulla deriva. Si veda la foto della pagina precedente, in alto, ove appare il ve-

Sotto a sinistra. Primo piano del distintivo sulla deriva di un Macchi MC 202.

Sotto. La riproduzione dello stemma come appariva sui primi Macchi 202 assegnati al 9° Gruppo.



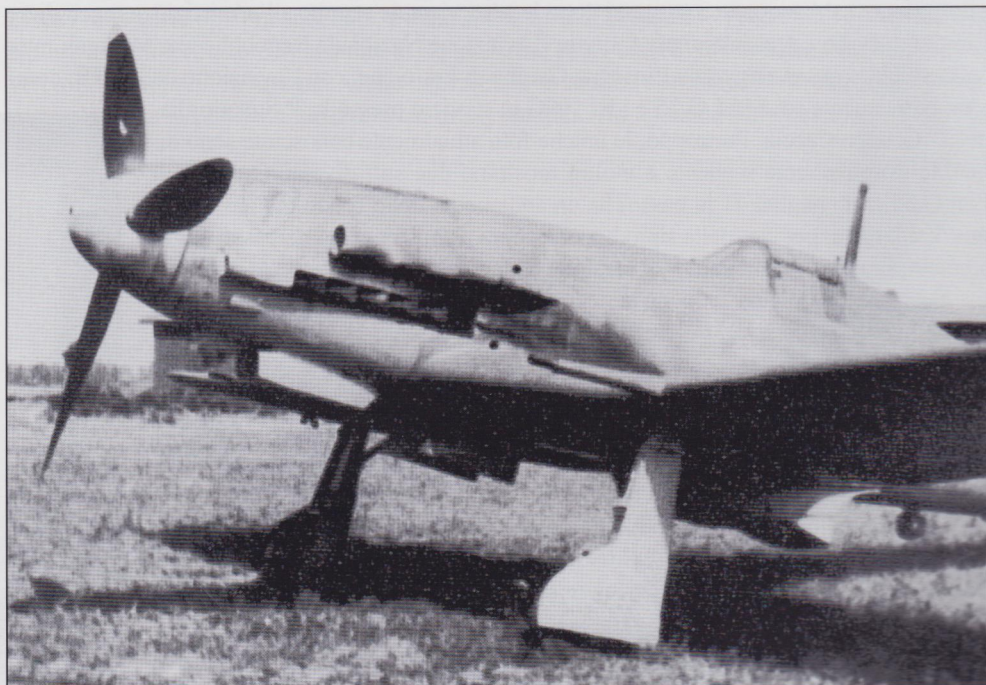
Un raro stemma da tuta del Gamba di Ferro. Purtroppo non è stato possibile accertare se trattarsi della versione utilizzata nella Regia Aeronautica o la A.N.R. Forse è più probabile la seconda.

livolo "73-10" in rullaggio e il primo piano dell'insegna nell'immagine della pagina precedente, a sinistra. La riproduzione a pagina 40 in fondo a destra illustra appunto il distintivo come appariva sulla deriva dei 202 in quel periodo. Vi abbiamo fatto figurare, a solo scopo illustrativo, il marchio circolare che sovrasta la scritta Aer. Macchi, apparso soltanto su parte dei C.202 della III^a Serie.

Il 27 settembre inizia lo spostamento del 9^o Gruppo verso Comiso ove giunge il 29; il comandante ora è il colonnello Eugenio Leotta. Già il 30 primo combattimento con caccia inglesi. Segue un altro periodo di intense operazioni e combattimenti.

Il 23 novembre 1941 il Gruppo parte per l'Africa Settentrionale. Il 25 arriva a Martuba. Già il 26 sostiene il primo furioso combattimento, ma le forze dell'Asse sono in ripiegamento e dopo poco più di un mese intenso e cruento, il 29 dicembre lascia nuovamente il suolo africano. All'inizio del 1942 il 9^o è a Udine per ricostituire, assieme al 10^o, il 4^o Stormo che ora passa al comando del tenente colonnello Armando François. Arrivano anche nuovi velivoli Macchi 202, questa volta la colorazione di base è giallo-nocciola con macchie verdi, più adatta alle zone desertiche rispetto la vecchia "continentale" a base verde oliva scuro. Tuttavia lo stemma del Gamba di Ferro ha ormai le ore contate. Per volere del comandante del 4^o Stormo, ten. col. François, nel marzo 1942 tutti gli stemmi di squadriglia sono aboliti e vengono sostituiti dalla scritta "4^o F. Baracca" posta sul muso dei velivoli.

Concludiamo col Gamba di Ferro facendo notare come oltre sui FIAT CR.42 e i Macchi 200 e 202, detta insegna sia comparsa su almeno un Caproni Ca. 133 in forza alla 96^a Sq. Ct. (vedi foto a pag. 153 del volume "Quelli del Cavallino Rampante" prima edizione, o pag. 161



L'insegna come apposta sulla copertura motore di un G.55 della 3^a Squadriglia "Gamba di Ferro" 2^o Gruppo Caccia ANR.

della seconda). Sebbene detta insegna sui velivoli sia apparsa semplificata con l'apposizione della sola gamba, senza la scure, questa venne mantenuta nei distintivi da tuta in versione metallica e non, come si può osservare nell'immagine della pagina precedente in alto, cortesemente fornita dal Signor Giorgio Pini dell'IPMS Italy, raffigurante un raro distintivo da tuta in pelle, avuto in dono da un pilota. Tuttavia non si è potuto appurare con sicurezza se tale stemma appartenga alla Regia Aeronautica o alla successiva ANR. Infatti, la storia del Gamba di Ferro non si è ancora conclusa.

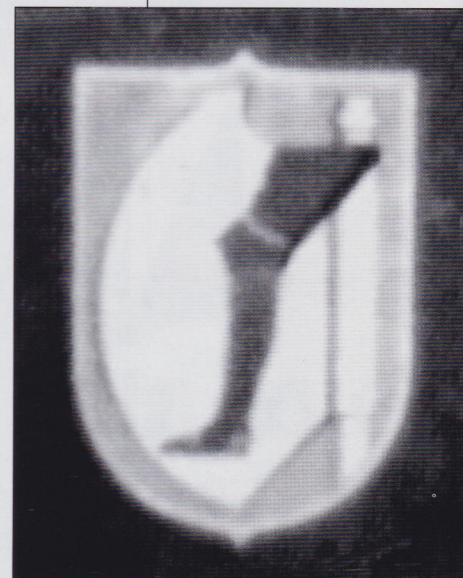
Dopo l'armistizio, proclamato l'8 settembre 1943, e la liberazione di Benito Mussolini da parte tedesca, questi forma nel Nord Italia la Repubblica Sociale Italiana. Ovviamente occorre dotarsi di forze armate per sostenerla e il tenente colonnello Ernesto Botto chiama a raccolta i piloti per la difesa della patria. Infatti, gli Alleati, nonostante l'armistizio, proseguono i bombar-

A sinistra. La ricostruzione dell'insegna come apposta sui FIAT G.55 in forza alla 3ª Squadriglia del 2º Gruppo Caccia A.N.R. Sotto. La riproduzione dell'insegna come compariva sul motore di un Messerschmitt Bf 109 G-6 in forza alla 3ª Squadriglia, 2º Gruppo Caccia A.N.R.



damenti sulle città italiane. Più che le motivazioni politiche, sono questi fatti a spingere molti piloti, rimasti abbandonati a se stessi dopo le tristi vicende seguite all'armistizio, a raccogliere l'invito di Botto e presentarsi per formare l'Aviazione Nazionale Repubblicana. Ma a noi interessa soltanto quanto riguarda l'insegna Gamba di Ferro che, con l'aviazione dell'ANR, compare nuovamente sui FIAT G.55 e i Bf 109G in servizio presso la 3ª Squadriglia del 2º Gruppo Caccia. Purtroppo, le uniche foto attualmente conosciute sono di qualità estremamente scadente e inoltre mostrano due stili diversi. Quello sui Fiat G.55 (foto pagina 41 in basso) ha un andamento dello scudo più simile ad una V allargata, per cui, nella riproduzione sopra a sinistra ci siamo basati sugli elementi presenti nel distintivo in versione metallica e i colori di quello da tuta.

Nel caso dei Bf.109, sebbene la documentazione sia altrettanto carente, abbiamo una foto a pag. 127 del volume "Camouflage and Markings of the Aeronautica Nazionale Repubblicana, 1943-1945" di Ferdinando D'Amico e Gabriele Valentini, ove è ritratto un velivolo in decollo. Nonostante la qualità molto scadente, risulta utile per stabilire posizione, dimensioni e forma dell'insegna. In effetti la forma coincide con l'insegna riprodotta a lato che appariva sulla baracca Comando della 3ª Sq. Il più delle volte queste insegne non erano altro che le stesse applicate sui velivoli, per cui in questo caso è stato più facile una realizzazione sufficientemente conforme alla realtà, salvo il sempre possibile e sperabile ritrovamento di miglior documentazione.



Sotto. Lo stemma ritratto sulla baracca comando della 3ª Squadriglia. Solitamente si trattava degli stessi emblemi apposti sui velivoli tramite l'utilizzo delle stesse mascherine.

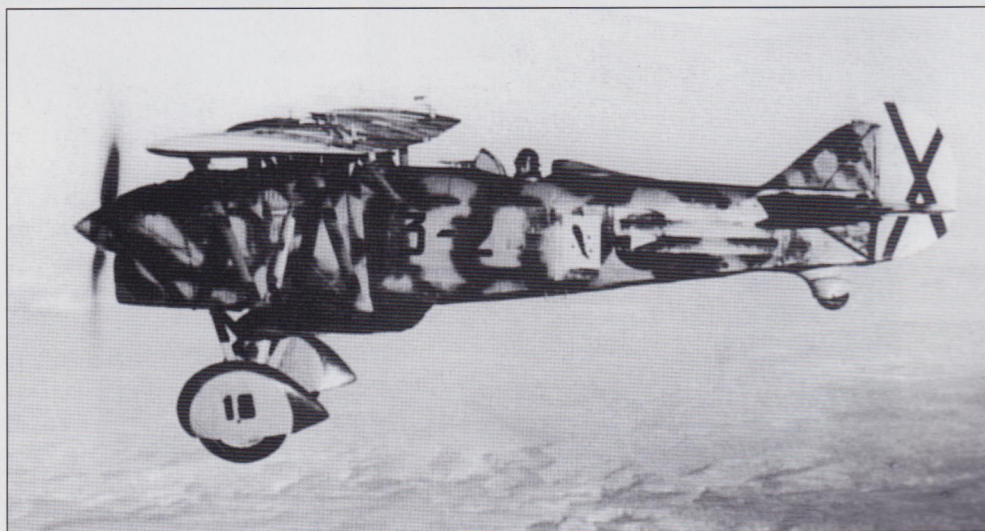
L'ASSO DI BASTONI

Sull'ideazione e adozione del distintivo Asso di Bastoni sappiamo ben poco, sebbene non si possa certo dire manchi di fama. Questo stemma viene adottato quale insegna del XXIII° Gruppo (Squadriglie 18,19,20) appartenente al 3° Stormo Caccia dell'Aviazione Legionaria

in Spagna, nel 1937, equipaggiato con velivoli FIAT CR.32. Il Comandante è il Maggiore Andrea Zotti che sicuramente, se non l'ideatore, ha di certo parte nell'approvazione dell'insegna basata su una carta da gioco di indubbio effetto coreografico ed esplicito significato.

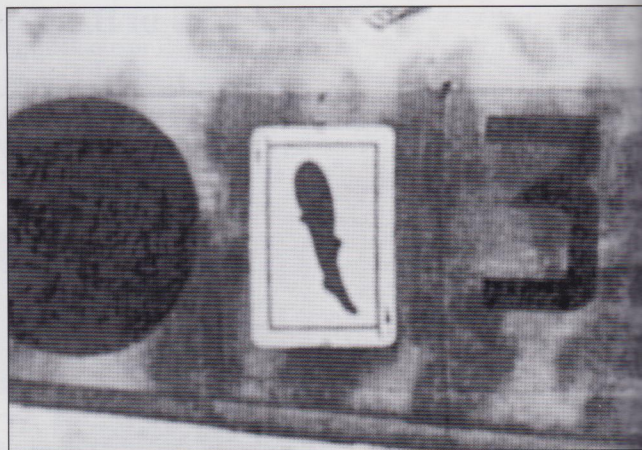
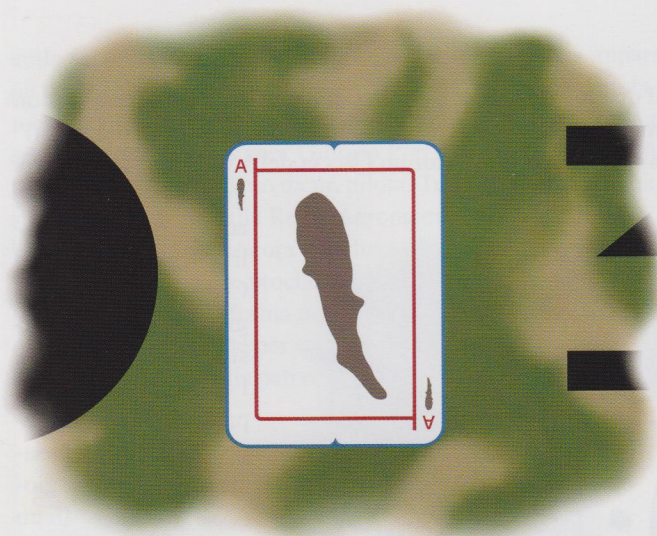
Probabilmente è il distintivo che vanta il maggior numero di varianti nell'applicazione sui velivoli, per cui cercheremo di presentarne una cartellata sufficientemente esplicativa.

Il disegno qui sopra riproduce lo stemma che compariva sulla fiancata sinistra del velivolo codificato "3-2" del Capitano Guido Nobili, Comandante la 18ª Squadriglia (vedi foto sotto). È probabilmente una delle prime versioni, costituita semplicemente dalla carta da gioco (pare ispirata al tipo napoletano), senza il classico scudetto applicato successivamente. I colori sono basati su una cartolina dell'epoca che riproduceva il Bastone in marrone e il filetto con le due A in rosso su fondo bianco. Forse sarebbe stato più elegante il filetto nero, ma disponendo dell'indicazione succitata, a quella ci si è attenuti. Più problematica l'interpretazione di quelli che possono essere germogli, foglioline o fioriture, presenti soltanto in qualche caso. Fra le varie opzioni succitate, è stata scelta questa in quanto sembra la più rispondente. Notare la bandierina di comandante di Squadriglia, posta entro il disco nero. Solitamente, sui velivoli "legionari" in Spagna, viene interpretata in bianco con barra nera, ma in questo caso sembra che la pellicola utilizzata sia ortocromatica, rimandando dunque ai colori classici



La riproduzione del distintivo apposto sul FIAT CR.32 "3-2" del capitano Guido Nobili (cfr. immagine a fondo pagina).

Il FIAT CR.32 del capitano Guido Nobili, comandante la 18ª Squadriglia del XXIII Gruppo, appartenente all'Aviazione Legionaria in Spagna.



in uso presso la Regia Aeronautica; infatti, la linea centrale è appena visibile, quindi sicuramente non nera. Si è ipotizzato quindi la conformità ai colori utilizzati nella Regia Aeronautica, oltre che nello stile.

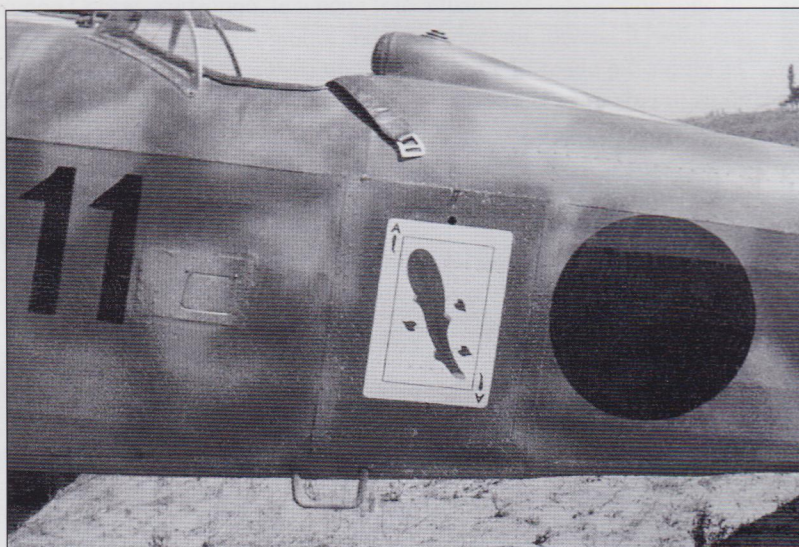
Sopra, a sinistra. Riproduzione del distintivo come appariva sulla fiancata destra di un CR.32 codificato "3-11".

Sopra. Foto di riferimento dello stesso distintivo.

La riproduzione in alto si riferisce invece all'emblema che compariva sulla fiancata destra del CR.32 codificato "3-11", la cui foto è riprodotta qui sopra; si tratta di una versione più elaborata, caratterizzata dall'insolita presenza del Bastone ripetuto in piccolo sui bordi della carta e sormontato dalla A indicante l'Asso.

Su un altro velivolo, sempre codificato "3-11" (foto sotto), l'insegna riprodotta a destra appare molto simile, con il filetto interno senza propaggini laterali, ma con il bastone più dettagliato e arricchito da tre foglioline a forma di cuore.

Sull'esemplare successivo (disegno in alto a destra della pagina seguente) non sappiamo praticamente nulla oltre quanto appare nella foto a sinistra, provenien-



Sopra a sinistra. Riproduzione del distintivo come appariva sulla fiancata sinistra di un FIAT CR.32 recante sempre i codici "3-11" e, a fianco, la relativa immagine di riferimento.



Interessante riproduzione dell'Asso di Bastoni come apposto su di un CR.32 sconosciuto. L'interesse maggiore è dato dalla presenza scritta RADIO in caratteri alquanto particolari, come pure in stile particolare sono le due A sulla carta da gioco. (Sergio Santoro)

te dall'archivio Sergio Santoro. L'immagine è di qualità alquanto scarsa, forse ottenuta con una economica emulsione "comune" che scuriva e omogeneizzava colori come il giallo, marrone e verde. L'interesse maggiore di questo esemplare, oltre alle A in stile "cinese", è dato dalla presenza della scritta RADIO che abbiamo rilevato anche su qualche altro FIAT CR.32. Lo stile dei caratteri è alquanto particolare. Poiché la dicitura appare notevolmente chiara, considerato il tipo di pellicola utilizzato, si è optato per l'azzurro. La possibile alternativa è che si trattasse di una scritta nera affiorante sotto il fondo bianco; in tal caso andrebbe in grigio.



La versione riprodotta sotto appariva sulla fiancata destra del velivolo codificato "3-7" (vedi foto sotto a destra). Purtroppo l'immagine di riferimento è di qualità decisamente scarsa, ma lo scopo è semplicemente documentale. In questo caso lo stemma ha praticamente la forma definitiva, salvo lo scudetto un po' più squadrato, che successivamente verrà mantenuta sui velivoli appartenenti al 153° Gruppo C.T. della Regia Aeronautica. Sostanzialmente identico lo si può osservare anche su quello che forse è il velivolo del Maggiore Andrea Zotti; una foto del suo CR.32, codificato "3-4", appare a pag. 23 di Ali d'Italia n° 4. Un CR.32 con la stessa codifica, ma con mimetica diversa (macchie più piccole e nette), munito delle coperture ruote era appartenente al Maggiore Aldo Remondino nel 1938.



Sopra. Riproduzione dello stemma dell'Asso di Bastoni come appariva sulla fiancata destra di un CR.32 codificato "3-7". In questo caso lo stile è praticamente quello ripreso successivamente dal 153° Gruppo Caccia della R.A. Sopra a destra. La foto che documenta la medesima insegna.

Il disegno della pagina seguente in alto a sinistra è una realizzazione alquanto insolita, tipo "negativo", con la maggior parte dei particolari in bianco (vedi la foto a fianco dello stesso). Tale appariva sulla fiancata sinistra di un FIAT CR.32 codificato "3-2", sempre appartenente al XXIII° Gruppo, anche se non sappiamo di quale Squadriglia. E' senz'altro un soggetto interessante che si differenzia notevolmente dalla massa, sebbene, fra i velivoli del Gruppo, fosse difficile trovare due esemplari praticamente identici.

Il distintivo riprodotto nella pagina seguente in basso a destra, è quello che appariva sulla fiancata sinistra del FIAT G.50 del Maggiore Mario Bonzano, di base ad Escalona nel Marzo 1939. Il riferimento fotografico è a fianco dello stesso.

Il Maggiore Bonzano era il Comandante del Reparto Sperimentale G.50, aggregato al XXIII° Gruppo dell'Aviazione Legionaria. In questo caso è stato realizzato il bordino inter-



no nero, giusto per variare un po', ma sul colore esatto di tali particolari non vi è certezza.

Ed eccoci finalmente alle versioni utilizzate dalla Regia Aeronautica.

Il 15 luglio 1939, sull'aeroporto di Treviso S. Angelo, viene costituito il 54° Stormo CT, formato da due Gruppi: il 152° e il 153°. L'unità eredita, oltre a molti piloti e specialisti, anche le tradizioni di due reparti che hanno combattuto in Spagna, il XVI Gruppo "Cucaracha" e il XXIII "Asso di Bastoni". Per desiderio comune, il 153° Gruppo, le cui Squadriglie componenti sono la 372^a, la 373^a e la 374^a, adotta l'Asso di bastoni come insegna e nominativo. In autunno lo Stormo riceve i Macchi C.200 precedentemente assegnati al 4° Stormo, che ha preferito tornare ai CR.42. Il reparto, comandato dal colonnello Enrico Guglielmotti, risulta così la prima unità organica della Regia equipaggiata per intero col monoplano della Macchi, all'epoca il più moderno caccia della Regia.

Al momento dell'entrata in guerra il 153° Gruppo si trova a Treviso, agli ordini del maggiore Alberto Beneforti, assegnato a compiti di vigilanza e servizio di allarme. In novembre le tre Squadriglie si trasferiscono in Puglia per partecipare alle operazioni contro la Grecia. Il 23 novembre 1940 anche il comando di Gruppo, che scioglie la dipendenza dal 54° Stormo divenendo Autonomo, si trasferisce a Bari. Il nuovo comandante è il maggiore Andrea

A sinistra. Una versione alquanto insolita apposta sul lato sinistro di un CR.32 codificato "3-2", sempre appartenente al XXIII° Gruppo dell'Aviazione Legionaria.

Un soggetto sicuramente insolito fra i tanti. Potrebbe anche darsi trattarsi di un'insegna ancora da completare, anche se è strano vi figurino tutti i particolari interni. La foto sopra ne è il documento.

Sotto. Lo stemma dell'Asso di Bastoni come figurava sul lato sinistro del FIAT G.50 del maggiore Mario Bonzano, comandante del Reparto Sperimentale G.50 aggregato al XXIII Gruppo dell'Aviazione Legionaria. Il suo riferimento fotografico è rappresentato dall'immagine sotto a sinistra.



4



Favini, che ricoprirà questo incarico fino all'aprile 1943. Le missioni sono prevalentemente difensive (scorte e crociere di vigilanza) con qualche puntata offensiva sul territorio nemico.

Nel luglio 1941 (preceduto in aprile dalla 374^a Squadriglia) il Gruppo si trasferisce in Libia, a Derna: è il primo reparto dotato di Macchi C.200 ad operare nell'impegnativo teatro nord-africano. La campagna, fitta di combattimenti e dolorose perdite, si conclude a fine anno col rimpatrio a Caselle.

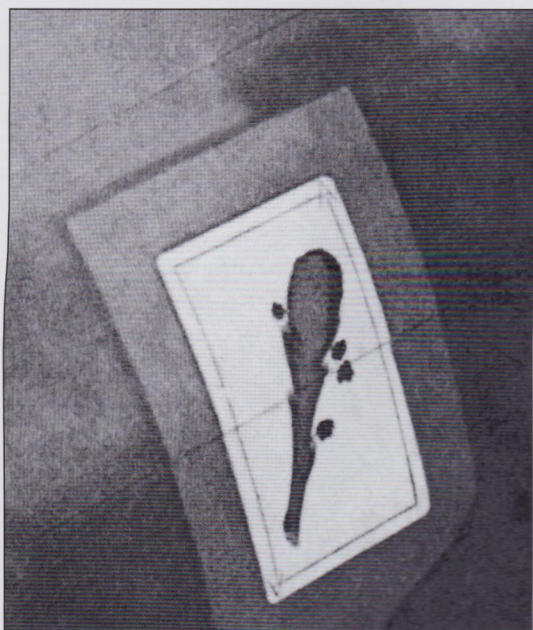
Il 1° gennaio 1942, il 153° Gruppo, insieme al 151° "Asso di spade", entra a far parte del ricostituito 53° Stormo. In estate avviene il passaggio sul Macchi C.202 con il successivo trasferimento a Decimomannu e la partecipazione alla "Battaglia di Mezz'agosto"; quindi, da S. Pietro di Caltagirone, l'"Asso di bastoni" prende parte alla terza e ultima offensiva su Malta. Infine, dopo un ulteriore periodo in Sardegna, il 153° Gruppo, passato nell'aprile 1943, agli ordini del maggiore Natale Veronesi, si installa a Sciacca con prevalenti compiti di scorta alle formazioni di velivoli da trasporto che fanno la spola tra Sicilia e Tunisia. Inoltre, il reparto è impegnato nella difesa dell'isola dall'ondata di attacchi anglo-americani, in preparazione dello sbarco. È l'ultima campagna dell'"Asso di bastoni", che, consumata quasi per intero la dotazione di velivoli, rientra a fine luglio a Caselle. L'armistizio dell'8 settembre è ormai alle porte.

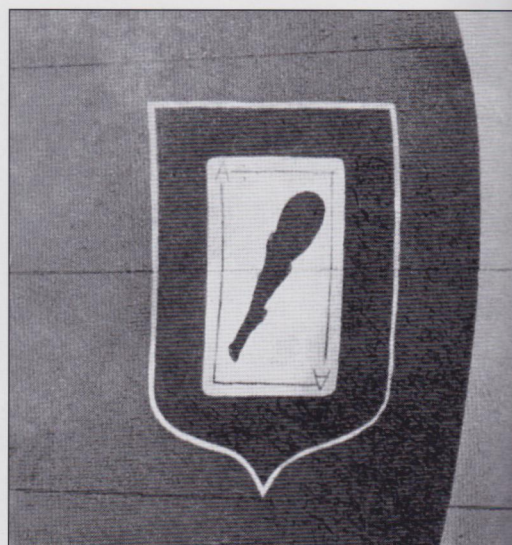
Con la riproduzione sotto a sinistra illustriamo il distintivo documentato nella foto sotto a destra. Appariva sulla fiancata destra di un Macchi 200 in forza alla 372^a Squadriglia nella seconda metà del 1940, infatti non era ancora presente la fascia bianca in fusoliera. Purtroppo non si è sicuri del numero individuale del velivolo.

Anche in questo caso è stato realizzato il bordino interno e le due A in rosso, mentre normalmente vengono riprodotte in nero. Il motivo della scelta è dovuto al fatto che in alcune immagini ravvicinate dello stemma, i particolari succitati sono poco, se non pochissimo visibili, a differenza del bordo nero esterno, facendo quindi supporre una tinta diversa dal nero. Per quanto riguarda le infiorescenze, vale il discorso già fatto in precedenza; ovvero, non si può escludere si trattasse di germogli o foglioline.

Sempre su di un Macchi 200 codificato "372-4", già munito di fascia bianca, l'insegna appare praticamente identica, salvo le infiorescenze o germogli più piccoli. Un altro velivolo con distintivo arricchito dai particolari succitati, ma con bordo esterno bianco e mimetica totalmente differente, è il "372-5" che appare a pag. 83 del volume "Aviatori Milanesi in Guerra", a cura di Giovanni Massimello, ed edito da Giorgio Apostolo Editore. Molto probabilmente sul lato sinistro del velivolo, l'insegna appariva speculare, ovvero ribaltata, col bastone rivolto in avanti, nel senso di avanzamento del velivolo.

Sotto. Una delle prime versioni adottate su un velivolo appartenente al 153° Gruppo C.T. della R.A. Infatti compariva sulla fiancata destra di un Macchi 200 in forza alla 372^a Squadriglia nella seconda metà del 1940, quando non era ancora stata adottata la fascia bianca in fusoliera.





Il disegno sopra, con riferimento foto sopra a destra, riproduce quanto appariva sulla fiancata destra del Macchi 200 codificato "374-1", pilotato dal Capitano Natale Veronesi, comandante la Squadriglia nel 1941/42. Si tratta di un velivolo molto probabilmente riverniciato in verde uniforme nelle superfici superiori. Immagini del soggetto citato, sono reperibili alle pagine 20, 48 e 49 della Monografia Aviolibri Special n° 9 (MACCHI MC 200 Sietta pt. 2°).

Segue la riproduzione a destra riscontrata su un Macchi 200, appartenente alla 372ª squadriglia, che sarebbe stato fotografato a S. Pietro di Caltagirone nell'autunno del 1942 (foto sotto). In questo caso sul bastone sono chiaramente presenti delle foglie lanceolate.

Abbiamo quindi un soggetto interessante e insolito in fotocolor. È il Macchi 200 "370-1" fotografato probabilmente in Puglia nella primavera-estate del 1941 (pag. 49 in alto). Per



In alto. L'Asso di Bastoni come appariva sul Macchi 200 "374-1" pilotato dal capitano Natale Veronesi, comandante la squadriglia nel 1941-42. Un velivolo con superfici superiori in verde uniforme, probabilmente riverniciato. La foto in alto a destra ritrae l'insegna in primo piano sul lato destro.

Sopra. Una variante riscontrata sulla fiancata sinistra di un Macchi 200 appartenente alla 372ª Squadriglia nel tardo 1942.

A lato. Immagine di riferimento della riproduzione precedente. Pare si riferisca all'aviosuperficie di S. Pietro di Caltagirone nell'autunno 1942.

Un fotocolore del Macchi 200 "370-1" ripreso nella primavera-estate del 1941 probabilmente in Puglia. Per il periodo, è alquanto insolita la presenza della capottina del tipo chiuso da tettuccio scorrevole, mentre i fasci alari sono già del tipo con fondo "trasparente".

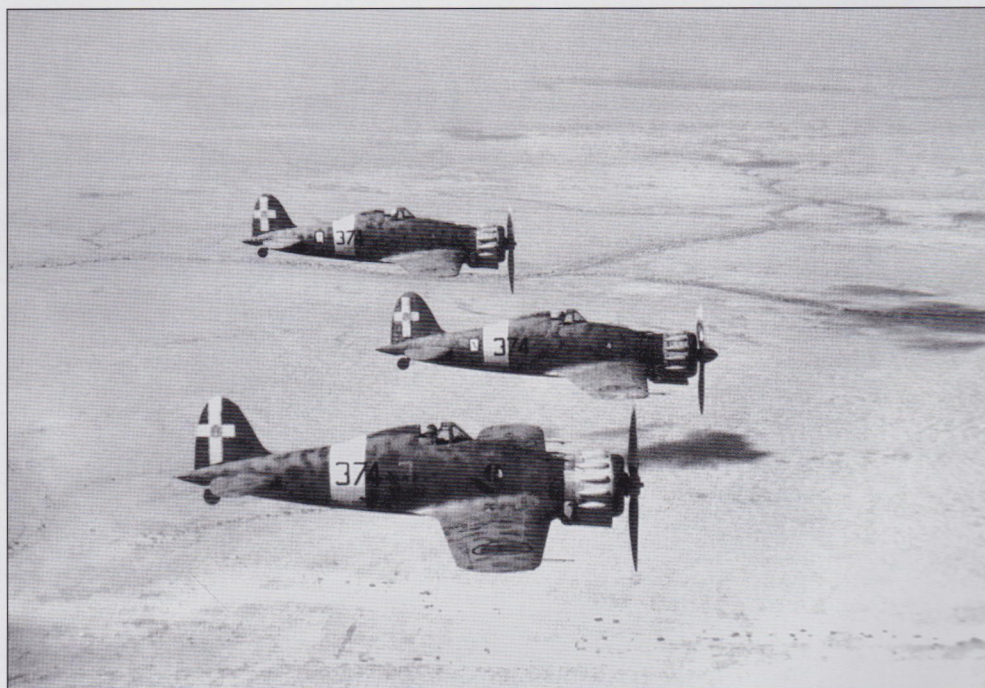


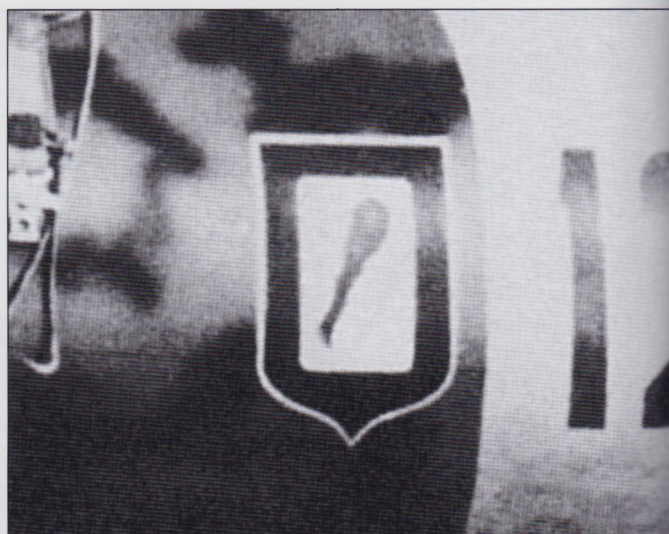
l'epoca è decisamente insolita la presenza della capottina chiusa dal tettuccio scorrevole, mentre i fasci alari risultano già "trasparenti", ovvero sul fondo costituito dalla mimetica del velivolo.

La foto sotto ritrae una pattuglia di Macchi 200 appartenenti alla 374ª Squadriglia in volo sulla Cirenaica nella primavera del 1941. Notare come la prima macchina, recante i codici "374-3", di costruzione SAI Ambrosini, sia priva dell'insegna. Il velivolo al centro, "374-2", è invece di produzione Macchi e reca ancora l'ogiva sul meccanismo dell'elica Hamilton. In questo caso il bastone dell'insegna è rivolto all'indietro, mentre sul velivolo a fianco (numero individuale non identificabile) è rivolto in avanti.

L'esemplare riprodotto in alto a sinistra della pagina 50, presenta la versione dello stemma come appariva sulla fiancata destra del Macchi 202 codificato "372-12", un velivolo appartenente alla VIIª Serie di produzione. Oltre il riferimento fotografico sopra a destra, una immagine di non buona qualità appare sulla monografia "Le Macchine e la Storia", Profili 1,

Una pattuglia di Macchi 200 appartenenti alla 374ª Squadriglia in volo sulla Cirenaica nella primavera del 1941. Notare come la prima macchina, recante i codici "374-3", di costruzione SAI Ambrosini, sia priva dell'insegna. Il velivolo al centro, "374-2", è invece di produzione Macchi e reca ancora l'ogiva sul meccanismo dell'elica. In questo caso il bastone dell'insegna è rivolto all'indietro, mentre sul velivolo a fianco (numero individuale non identificabile) è rivolto in avanti.



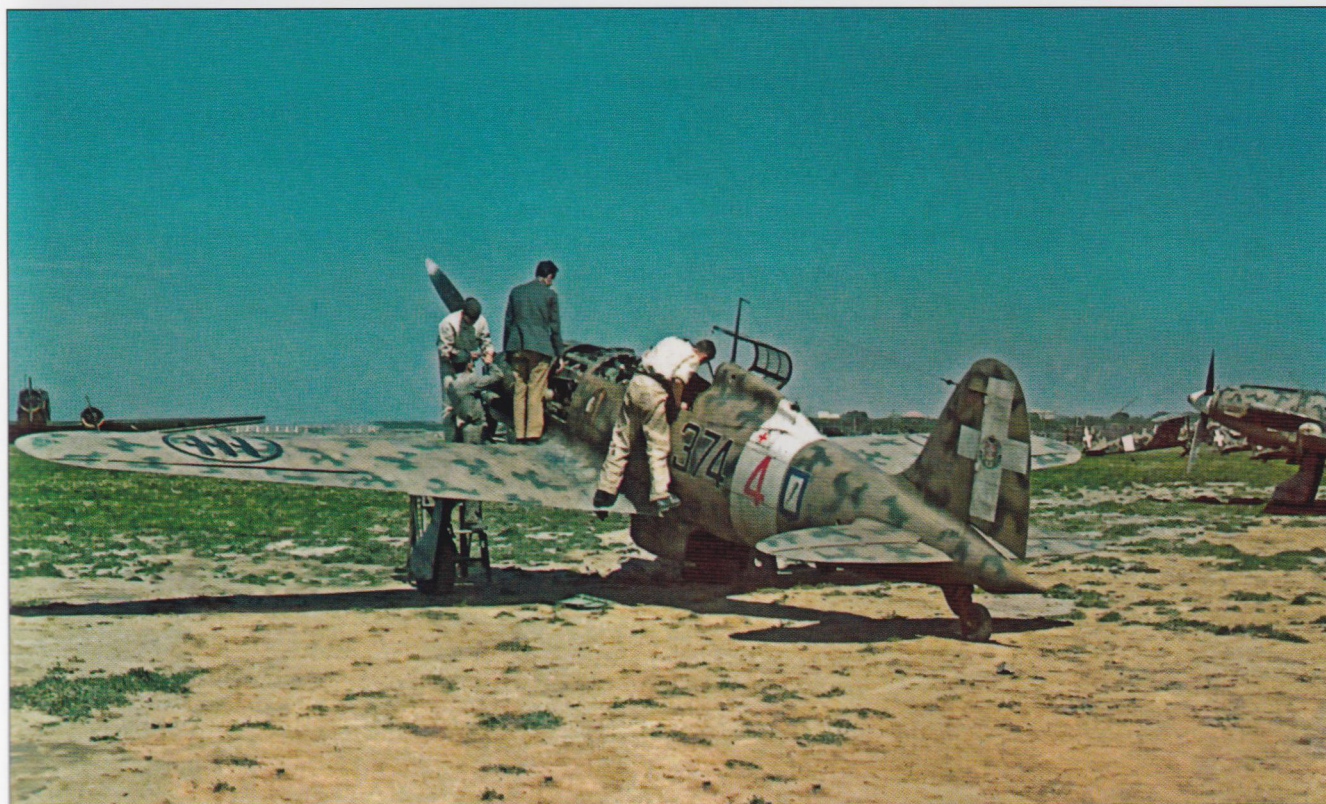


edita dalla STEM-Mucchi, utile per vedere il velivolo nella sua interezza sul lato sinistro, per cui sappiamo che l'insegna appariva identica su entrambi i lati e non speculare.

Sotto e nella pagina seguente, sono pubblicate due belle immagini di Macchi 202 appartenenti entrambi alla 374^a Squadriglia. L'esemplare in volo mostra tutta l'eleganza delle linee che non vengono meno neppure nel caso di quello che appare in manutenzione nel fotocolor successivo.

Sopra a sinistra. L'Asso di Bastoni come apposto sul lato destro del velivolo MC 202 "372-12" appartenente alla VII^a Serie. Il relativo riferimento fotografico è illustrato sopra.





Le belle foto in volo di MC 202 non sono moltissime, e quella riprodotta nella pagina precedente è una fra le migliori. Riprende il "374-1" nella tipica colorazione ad anelli Macchi.

Sopra. Questo Macchi 202 ripreso in Sicilia nel 1943, sempre appartenente alla 374^a Squadriglia, non perde nulla della sua eleganza nemmeno in fase di manutenzione. Il colore sembra rendere la scena più viva e recente.

Non potevamo certo omettere una macchina dall'aspetto poco "bellico", ma caratterizzata sempre dall'appartenenza all'Asso di Bastoni. E' un raro Caproni Ca.111 di supporto alla 374^a Squadriglia (foto sotto). La mimetica è a tre tonalità per le superfici superiori mentre per le superfici inferiori ancora in alluminio opaco; questo porta a datare l'immagine probabilmente all'inizio del 1941.

Le attività del 153° Gruppo C.T., si esauriscono entro la metà del luglio 1943; alla data dell'8 settembre 1943, tale unità è praticamente inesistente.

La scomparsa del 153° Gruppo in seno alla R.A. non decreta la fine dell'emblema succitato. Con la costituzione dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana nel Nord Italia, l'Asso di Bastoni diviene l'insegna della 1^a Squadriglia, facente parte del 1° Gruppo Caccia. La sua apposizione sui velivoli è databile fra la fine di gennaio, inizio di febbraio 1944, quando l'unità, equipaggiata con i Macchi 205 e al comando del Maggiore Adriano Visconti, si trova sul ter-

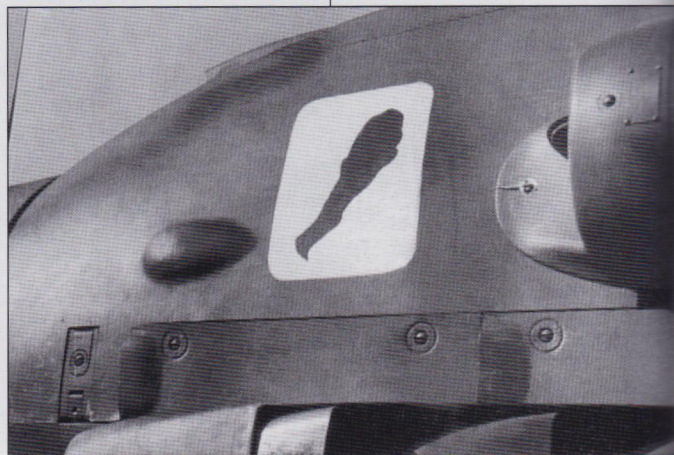


Le foto di Caproni Ca. 111 in livrea mimetica sono una rarità; ancor più se recanti l'insegna di squadriglia come questo esemplare in carico alla 374^a. La mimetica è a tre colori, ma le superfici inferiori sono ancora in alluminio opaco; questo fa supporre sia stato fotografato all'inizio del 1941.
(foto via Fabio Bianchi)

reno di Campoformido (Udine). Il disegno sotto riportato, riproduce l'insegna come compariva sulla cofanatura motore destra (vedi ad esempio pag. 137 di "Aeronautica Italiana Dieci anni di Storia" a cura di Achille Vigna, edito da Storia Militare), mentre il riferimento fotografico (sotto a destra), mostra il lato sinistro. Come si può notare, la versione iniziale era molto basilica, costituita dal solo Asso di Bastoni entro un rettangolo bianco a forma di carta da gioco.

A partire dall'aprile 1944, i velivoli appartenenti al 1° Gruppo Caccia ANR, cominciarono ad adottare mimetiche più conformi al teatro operativo, con colori ispirati a quelli in uso presso la Luftwaffe, cioè tonalità basate sul Grigi RLM 74/75/76. La riproduzione in basso a sinistra si basa su quanto appariva sul lato sinistro della copertura motore di un Macchi 205

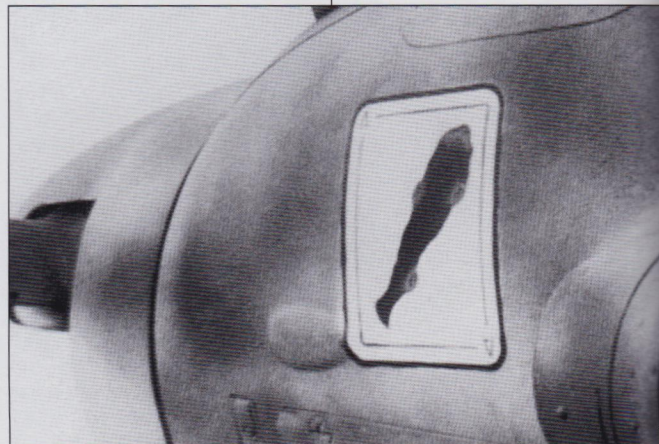
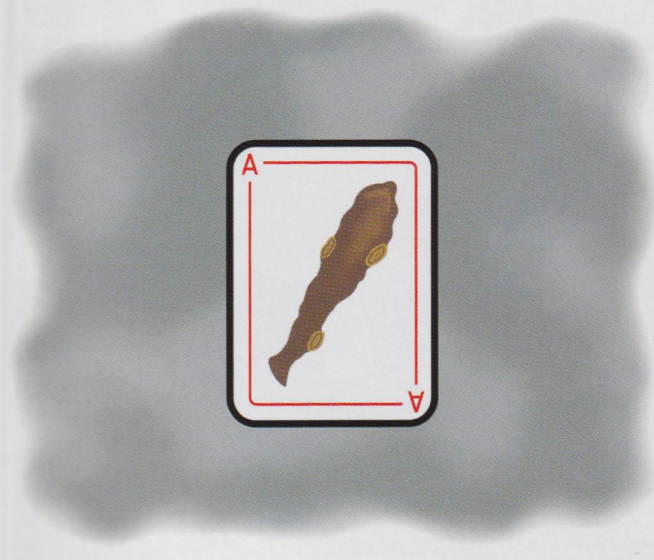
L'insegna dell'Asso di Bastoni come comparve nella prima sua versione sui Macchi 205 Veltro appartenenti alla 1ª Squadriglia, 1° Gruppo Caccia ANR. Fra tutti è senz'altro il distintivo nella sua forma più basilare. La foto sotto a destra ne è il chiaro riferimento.



della 1ª Sq. (foto sotto a destra), ma va fatto notare che il distintivo in oggetto compare anche sui FIAT G.55 appartenenti alla stessa unità (vedi ad esempio foto 110/111 del volume "Camouflage and Markings of the Aeronautica Nazionale Repubblicana, 1943-1945" di Ferdinando D'Amico e Gabriele Valentini, o pag. 144, 145, 149 di "Centauri su Torino" di Giancarlo Garelli). In questo caso l'insegna è decisamente arricchita rispetto la precedente e anche il Bastone reca particolari come nodi e sfumature.

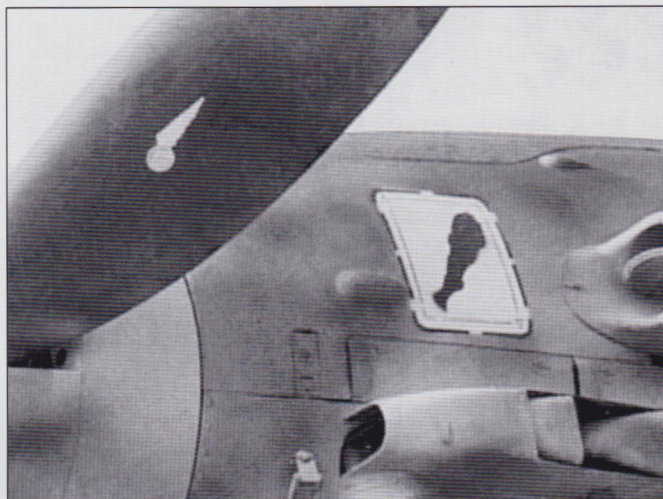
Il disegno della pagina seguente in alto a sinistra, è una variante, come illustrata nell'immagine a fianco dello stesso; ovvero una versione probabilmente contemporanea alla precedente, meno rifinita sebbene forse di maggior impatto visivo, sempre applicata sui Macchi 205 della 1ª Squadriglia, 1° Gruppo Caccia ANR.

Sempre sui Macchi 205, ma nella nuova colorazione nei Grigi RLM tedeschi, venne apposta questa versione (sotto a sinistra) decisamente più dettagliata. In pratica la base è la stessa della precedente, ma completata nei dettagli, compresi nodi e sfumature sul bastone.



Dettaglio dell'insegna su un Macchi 205 Veltro.

Nell'agosto del 1944, a seguito il tentativo da parte tedesca, ordinato dal Maresciallo Wolfram von Richthofen, di incorporare l'ANR nella Luftwaffe (Operazione Phönix), e il conseguente rifiuto dei piloti italiani a sottostarvi, tutti i velivoli disponibili vengono messi fuori uso. Soltanto ai primi di marzo 1945 il 1° Gruppo Caccia tornerà nuovamente in azione nei cieli italiani con le tre Squadriglie unificate sotto l'emblema dell'Asso di Bastoni ed equipaggiate con velivoli Messerschmitt Bf 109.



Una variante che nell'insieme risulta contenere gli stessi elementi della precedente, ma le interruzioni dei filetti, dovute alle mascherine la caratterizza maggiormente.

La foto sopra a destra ci offre in primo piano in ogni dettaglio.

Ecco l'ultima variante del distintivo, sotto a sinistra, applicata sul lato sinistro di un Messerschmitt Bf 109 G10 del 1° Gruppo Caccia, ripreso sul campo di Lonate Pozzolo (VA), nel marzo 1945 (riferimento foto sotto a destra). In tal periodo, si riscontra lo stesso stile di insegna su tutti i velivoli del 1° Gruppo, a quanto pare applicata soltanto sul lato sinistro della cofanatura motore.

In data 27 aprile 1945, i velivoli ancora operativi vengono fatti saltare, con cariche esplosive, sul campo della Malpensa (VA). Con tale atto si concludeva l'epopea dell'Asso di Bastoni nel corso della 2° G.M.



L'ultima versione apparsa durante il 2° conflitto mondiale è quella applicata successivamente sui Bf 109 in forza al 1° Gruppo Caccia ANR.

La riproduzione si basa su quanto appare sul lato sinistro di un Bf 109 G-10, fotografato a Lonate Pozzolo nel marzo 1945 (foto a lato).

LA 217^a SQUADRIGLIA B.T.

La 217^a Squadriglia, appartenente al 53° Gruppo, viene associata, con la gemella 216^a, al 34° Stormo B.T. il 15 maggio 1937. Lo Stormo, formato inizialmente dal solo 52° Gruppo (Squadriglie 214^a e 215^a), era stato fondato a Forlì due mesi prima, agli ordini del tenente colonnello pilota Luigi Fortuna e si era quindi trasferito a Catania, sua base stabile. Il velivolo in dotazione era l'S.81. Nel luglio del 1937 il 53° Gruppo si sposta temporaneamente a Comiso.

Nel corso del 1939 lo Stormo riceve gli S.79 e si riunisce a Catania sotto il comando del colonnello pilota Umberto Mazzini, destinato a guidare il reparto fino allo scioglimento.

Quando l'Italia entrò in guerra, il 34° Stormo inizia subito le missioni belliche su Malta e sul naviglio inglese navigante nel Mediterraneo centrale.

In luglio, la 217^a Squadriglia, comandata dal capitano pilota Ernesto Brambilla, festeggia il primo successo, affermando di avere danneggiato un cacciatorpediniere inglese. Lo Stormo, che aveva partecipato alla controversa battaglia aeronavale di Punta Stilo, prosegue fino a metà dicembre le operazioni su Malta, con bombardamenti diurni e notturni, per essere quindi trasferito d'urgenza in Libia, dove le forze italiane stavano subendo una pesante offensiva.

La 217^a Squadriglia si distingue nelle settimane successive, in molte azioni. In particolare, ricognizioni offensive e rifornimenti all'isolato presidio di Giarabub.

A metà febbraio 1941 il 52° Gruppo viene fatto rientrare in Italia, seguito, in aprile, dal 53°.

Il 20 maggio il 34° Stormo viene sciolto, insieme ai Gruppi e alle Squadriglie. Il distintivo della 217^a Squadriglia, caratterizzato da una bomba che spezza un ombrello (simbolo della Gran Bretagna) e dal motto "Oggi Domani Sempre", è stato elencato a lungo tra quelli di reparti sconosciuti, fino al fortunato ritrovamento di una foto, da parte del coautore Giovanni

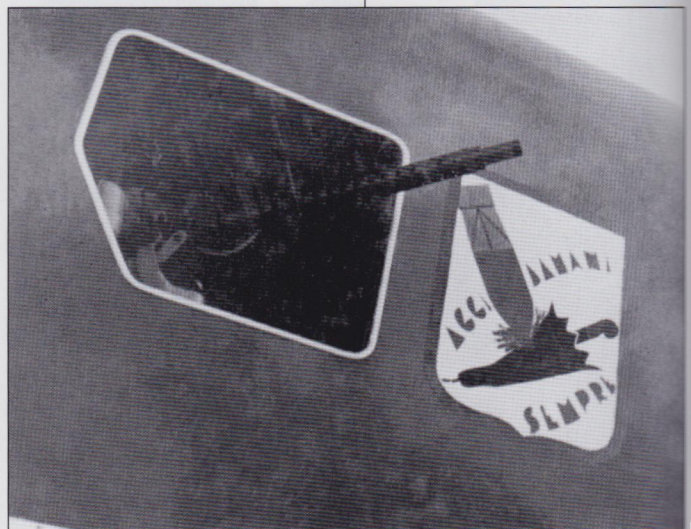
Massimello, realizzata nel luglio del 1940 dopo la brillante operazione sulla flotta inglese, dove l'emblema compare insieme al numero di Squadriglia, consentendone così l'identificazione.

L'immagine sotto è quella citata nel testo. La qualità non è delle migliori, ma la foto è estremamente preziosa dal punto di vista documentale.



La foto sotto illustra invece un primo piano dell'insegna sul lato sinistro di un velivolo della 217^a Sq. per cui non vi sono dubbi interpretativi in merito.

Il disegno a destra è la riproduzione dei distintivo così come probabilmente appariva nei propri colori. Un piccolo tassello in più sull'araldica della Regia Aeronautica.



LO SCORPIONE DELLA 93^a SQUADRIGLIA

Lo Scorpione della 93^a Squadriglia, 8° Gruppo, 2° Stormo C.T., come compariva sulla fusoliera del FIAT CR.32 codificato "93-6", di base a Castel Benito nel 1939. Nel caso i codici appaiono nei classici colori nero e rosso previsti dalle disposizioni dell'epoca, ma successivamente il nero venne variato in bianco. Purtroppo al momento non si conoscono immagini ove sia presente il distintivo e la codifica in bianco.

Purtroppo su questo interessante distintivo si sa poco o nulla se non che apparve sulle fiancate dei FIAT CR 32 appartenenti alla 93^a Squadriglia, 2° Stormo C.T., 8° Gruppo, basati a Castelbenito (Tripoli) nel 1939 (vedi foto a lato, illustrante la fiancata dell'esemplare codificato "93-6").

A tale stemma era associato il motto "Teneo te Africa" che tuttavia non risulta apposto nel corpo dello stesso.

Oltre alla foto a corredo, se ne conosce un'altra pubblicata a pagina 28 del volume "L'8° Gruppo Caccia" di Giuseppe Pesce, edito dalla Stem-Mucchi di Modena. Proprio dall'ingrandimento dell'immagine citata è stato trat-

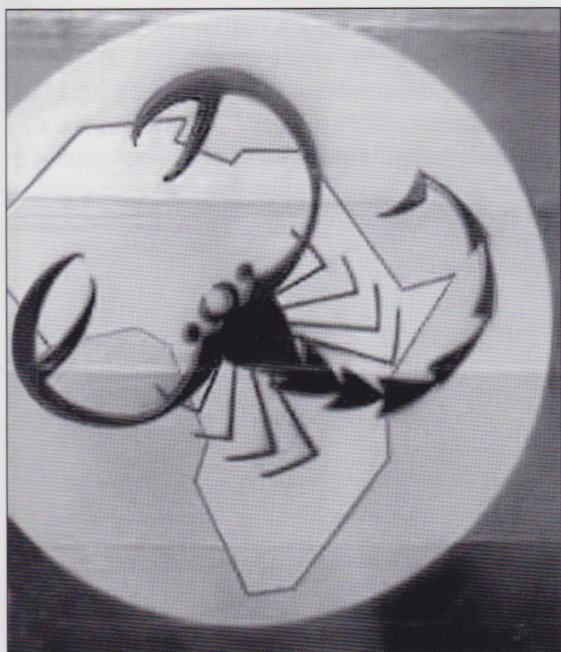
tato il disegno sotto a sinistra, per quanto è stato possibile ricavare, data la sua scarsa qualità. Fortunatamente, disponiamo anche di un primo piano del distintivo in versione stilizzata illustrato dalla foto pubblicata alla pagina seguente, in alto, dalla quale è stato ricavato il disegno a fianco della stessa.

A quanto pare, il colore della Squadriglia era il verde, applicato sulla metà anteriore dell'ogiva e sulla punta del serbatoio (nourrice) sporgente dall'ala superiore. Mentre sul CR.32 "93-6" il codice di reparto appare nel colore regolamentare nero, in tutte le altre immagini attualmente conosciute risulta invece bianco. I casi sono due: o il velivolo in questione era un'ec-

cezione, oppure è più probabile che, da un certo momento in poi, i codici delle Squadriglie (92^a, 93^a, 94^a) appartenenti all'8° Gruppo Caccia siano stati cambiati in bianco.

Sebbene la cosa non sia documentata, c'è ragione di credere che l'insegna possa essere stata mantenuta anche nei primi tempi del 2° conflitto mondiale. Infatti i CR.32 della Squadriglia in oggetto, basati sul campo T2 nei pressi di Tobruk, ebbero occasione di entrare più volte in combattimento contro caccia e bombardieri inglesi, per tutto il mese di giugno 1940; un periodo breve ma intenso ove gli





ormai superati caccia Fiat ebbero occasione di cogliere dei successi contro velivoli come i Bristol Blenheim e Gloster Gladiator. Addirittura, il 21 giugno 1940, due FIAT CR.32, appartenenti però alla 92^a Sq., rivendicarono l'abbattimento di un quadrimotore Short Sunderland nel cielo di Tobruk.

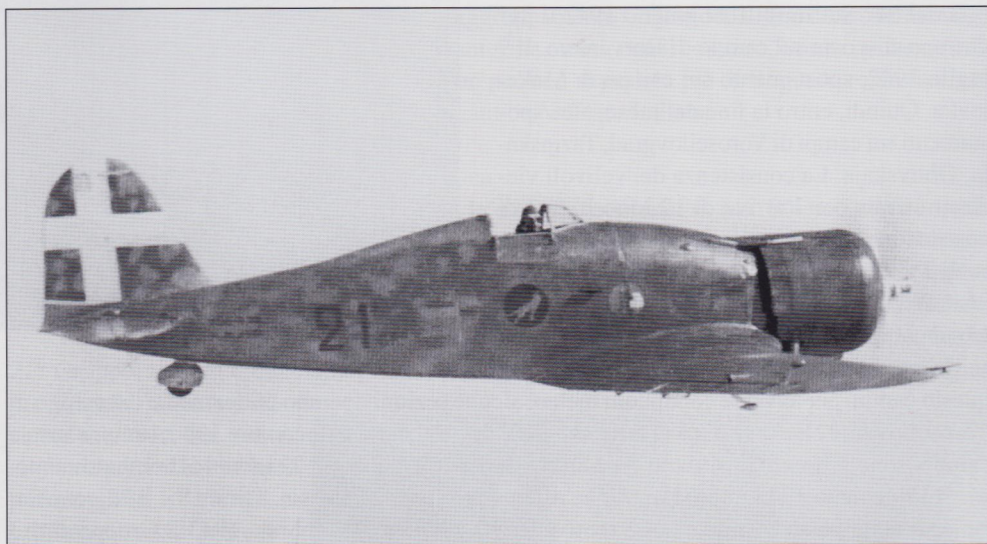
Concludo con una doverosa citazione nei confronti del dottor Roberto Gentili che, con i suoi due preziosissimi volumi: "L'Aviazione da Caccia Italiana 1918-1939" (Ed. A.I.), offre importanti informazioni sui velivoli e le insegne della Regia Aeronautica nel periodo fra le due guerre.

Ricostruzione del FIAT CR.32 "93-6" come probabilmente appariva nella sua interezza nel 1939. Quasi certamente il colore delle superfici inferiori era l'Alluminio Opaco, mentre la superficie anteriore delle pale dell'elica era nel regolamentare Celeste n° 2. Purtroppo la MM non è conosciuta.



SITUAZIONE ED EVOLUZIONE ARALDICA DEL 21° GRUPPO C.T.

La situazione del 21° Gruppo non è semplicissima da seguire, causa notevoli cambiamenti di località, mezzi e anche Squadriglie. La sua costituzione coincide con la formazione del 51° Stormo, avvenuta a Ciampino Sud, in data 1° ottobre 1939; a tale data il 21° è formato dalle Squadriglie 354^a, 355^a e 356^a. Il 3 giugno 1940, la Sq. 356^a si trasferisce a Napoli-Capodichino e diventa autonoma.



Bella immagine del FIAT G.50, MM 4961, velivolo personale del Comandante il 21° Gruppo, maggiore Giovanni Buffa.

All'inizio del conflitto i velivoli in dotazione sono principalmente Fiat G.50, ma vi sono anche sei Fiat CR.32 che dovrebbero essere utilizzati per la caccia notturna.

Il 4 agosto 1940 il 21° Gruppo si ricongiunge alla 356^a Sq. a Capodichino e l'11 settembre passa alle dipendenze del 52° Stormo, ma il 28 ottobre 1940, le Sq. 354^a e 355^a passano al 24° Gruppo e si trasferiscono sul fronte greco-albanese. Nel novembre 1940, la 356^a Sq. è affiancata dalla 369^a Sq. (proveniente dal 54° Stormo); i velivoli ora sono i Macchi 200.

Il 27 febbraio 1941 si aggiunge la 386^a Sq., ma ben presto la 369^a passa al 22° Gruppo e viene inviata sul fronte greco-albanese. Le due restanti Sq. (356^a e 386^a) fra aprile e settembre operano anche sulle basi di Lecce Galatina e Cagliari Monserrato.



■ FIAT G.50 "353-3" MM 4962, sul campo di Ciampino Sud. La datazione dell'immagine è probabilmente luglio 1940.

Il 1° ottobre tornano a Capodichino. Il 1° gennaio 1942, il 21° Gruppo cessa di far parte del 52° Stormo e con l'arrivo della 382ª Sq., il 10 febbraio 1942, diventa autonomo. Nel maggio 1942 la 386ª Sq. si sposta sul fronte russo a Stalino, ove arriva il giorno 4, raggiunta il giorno successivo dalla 356ª; il 24, con l'arrivo della 382ª, il rischieramento è completato. Il 3 giugno si aggiunge, di rinforzo, anche la 361ª Sq. (già del 54° Stormo). Il 27 giugno 1942 il 21° Gruppo si sposta sul campo di Borvenkvo. Il 9 luglio 1942, spostamento sul campo di Makejevka. Quindi, entro la fine del mese, altri spostamenti sui campi di Vorosilovgrad, Tazinskaja, Oblivskaja. La consistenza dei velivoli viene rinforzata con l'arrivo di 12 Macchi 202 di costruzione Breda: vengono ripartiti in numero di 3 fra le quattro Sq. presenti; ovvero: 356ª, 361ª, 382ª, 386ª. Ai primi di agosto spostamento sul campo di Kantemirovka.

In ottobre, causa le pessime condizioni di questo campo per avverse condizioni meteo, alcune sezioni operano nuovamente dal campo di Vorosilovgrad che ha la pista in cemento. Alla fine del mese di dicembre 1942, sempre su tale campo, sono presenti 28 velivoli fra Macchi 200 e 202, dei quali 23 idonei al combattimento.

Il 17 gennaio 1943, ultima missione offensiva in terra di Russia. Tra il 18 e il 22 gennaio, ripiegamento verso Stalino e poi Zaporoshje. Fra il 13 e il 20 febbraio 1943 il Gruppo si riunisce ad Odessa, dalla quale, il 15 aprile inizia il rientro in Italia, ove, in quattro tappe, il 23 giunge a Firenze Peretola. La 382ª Sq. viene sciolta, e il resto del Gruppo, rinforzato con alcuni Macchi 202, in giugno si sposta in Sicilia a Trapani Chinisia; nei primi giorni di luglio spostamento a Palermo Boccadifalco. Il 6 agosto trasferimento in Puglia: le Sq. 356ª e 361ª a Gioia del Colle (BA), mentre la 386ª a Manduria (TA). I velivoli sono tutti Macchi 202.

L'8 settembre 1943 quattro piloti (secondo altra fonte cinque) della 386ª Sq. effettuano l'ultima missione della Regia Aeronautica, prima dell'armistizio, contro una formazione di B-24. Nei giorni seguenti, il 21° Gruppo, con le Sq. 356ª, 361ª, 386ª viene spostato sul campo di Lecce Galatina prima, e su quello di Brindisi poi.

Il 1° gennaio 1944 il 21° Gruppo, viene conglobato nuovamente nel 51° Stormo, affiancato dal 20° e il 155°. La composizione è però notevolmente modificata ancora una volta; infat-



Il Lupo ululante, rosso su fondo nero, è il primo distintivo adottato dal 51° Stormo C.T. In questo caso lo vediamo sulla fiancata di un Fiat G.50 del Comandante di una squadriglia facente parte del 21° Gruppo.





Sopra. La riproduzione del Mago Bacù tratta dalla foto pubblicata a destra.

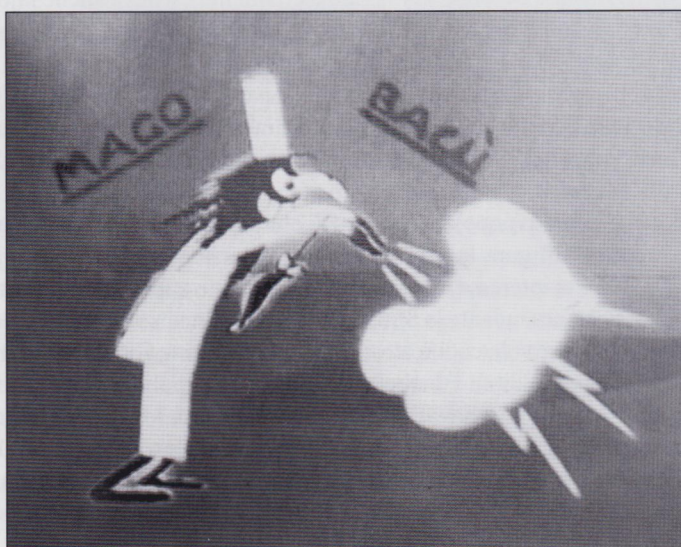
21° Gruppo, mentre è dubbia la presenza sui Fiat CR.32 dello stesso. I disegni della pagina precedente, in basso, lo riproducono in due versioni causa i dubbi che permangono in merito. La mancanza di primissimi piani dell'insegna, unitamente al fatto che il rosso e il nero tendono ad uniformarsi nelle foto con pellicola ortocromatica e comune, impedisce una ricostruzione meticolosa in ogni particolare. Il disegno della pagina 58, in basso a sinistra, è più classico, mentre quello pubblicato a lato reca delle "scie" del pelo, a

ti il 21° è basato a Lecce Galatina con le sole Sq. 351^a (già appartenente al 155°) e 386^a. La 356^a Sq. passa a far parte del 20° Gruppo, affiancata dalla 360^a. La 361^a invece è transitata al 155° con la 378^a. Il 3 luglio 1944 il 21° raggiunge gli altri due sulla base di Canne Nuova (CB): continuano le azioni offensive contro le truppe tedesche in territorio iugoslavo. In agosto nuovo spostamento a Leverano (LE) e infine, l'ultimo spostamento in periodo bellico, a metà ottobre, nuovamente sulla base di Lecce Galatina. Il Gruppo fa parte del Raggruppamento Caccia della Regia Aeronautica Cobelligerante, ma ormai, con il conflitto, è finita anche un'era.

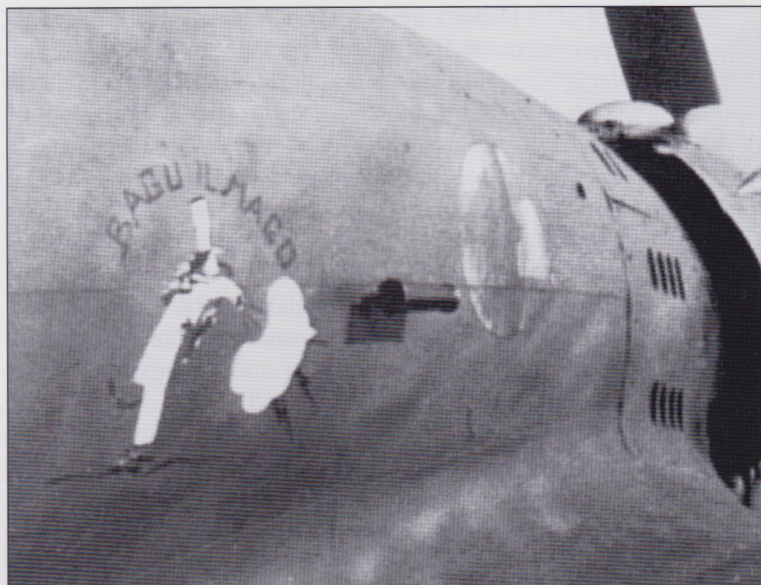
Fra un po' non si parlerà più di Regia Aeronautica, ma di Aeronautica Militare Italiana.

L'araldica

Con la sua costituzione, il 51° Stormo adotta quale insegna, un disco con lupo rosso su fondo nero. Il motto ufficiale è: "Hostibus Terror" che, tuttavia, non appare sullo stemma. Risulta documentato in foto sulle fusoliere dei Fiat G.50 (vedi foto in alto della pagina precedente) del



■ Macchi 200 del Cap. Vincenzo Sant'Andrea con l'insegna del Mago Bacù. Purtroppo, la qualità della foto è mediocre, ma il codice del velivolo viene interpretato come 356-9.



similitudine di un disegno che pare (il condizionale è più che d'obbligo) sia basato sul bozzetto richiesto dall'ufficio di Stato Maggiore del Ministero dell'Aeronautica per la preventiva autorizzazione. Nel caso tali scie venissero effettivamente apposte, la cosa più probabile è che fossero realizzate a mano. Per quanto riguarda i dettagli

La variante del Mago Bacù apparsa in periodo successivo.

“chiari”, ho adottato il giallo al posto del bianco normalmente usato, causa il basso contrasto che ho riscontrato nelle immagini. Certamente esisteva anche la versione senza “riflessi”, cioè nei soli colori rosso e nero, ma in mancanza di documentazione si è preferito basare il lavoro su quanto sottomano.

L'insegna successiva (disegno della pagina precedente, in alto) è quella apposta sui Macchi 200 della 356^a Sq. a Napoli Capodichino, che era diventata autonoma. Si tratta del “Mago Bacù”, nato nel 1938 dalla penna del caricaturista Enrico De Seta, nativo di Catania, ma romano d'adozione, che l'aveva creato per il “Marc'Aurelio”, edito a Roma. Tale personaggio era diventato molto popolare al punto di entrare a far parte di detti di uso comune. La riproduzione realizzata raffigura la prima versione apparsa sulle fiancate dei velivoli, e fortunatamente è quella che ci interessa maggiormente in quanto appare sugli apparecchi più documentati come quelli del Comandante la Squadriglia, Cap. Vincenzo Sant'Andrea (foto pagina precedente, in basso), o il velivolo codificato “356-4” del Sergente Giordano Bruno Migliavacca, che rivendicò l'abbattimento di un Blenheim sul golfo di Napoli in data 10 gennaio 1941 (vedi il volume “Caro valoroso Migliavacca” di Roberto Azzalin, Macchione Editore). Il colore giallo apposto sul Mago Bacù è puramente ipotetico; non è escluso infatti che, almeno nei primi tempi, fosse addirittura in bianco e nero. Di sicuro veniva applicato su un fondo bianco realizzato tramite mascherina. Nella foto in centro di pagina 59, appare insolitamente senza coda, mentre nel

In basso a sinistra. Il disegno che riproduce la versione apparsa sulla fiancata dei Macchi 200, evidenziata dalla foto pubblicata sotto.





Sopra. L'insegna apposta sulla deriva dei Macchi 202. La foto a destra riporta lo stesso distintivo così come apposto in coda ai Macchi 202 operanti in Russia.



disegno citato sopra sono stati realizzati particolari normalmente presenti in altri casi. L'immagine in alto di pagina 60, raffigura invece una versione cronologica-

mente successiva dell'insegna in questione. Purtroppo la qualità è scadente e non dispongo di nulla di meglio onde poter definire la differenze che si rilevano nel personaggio, oltre il fatto che la dicitura è cambiata in: Bagù il Mago (errando anche il nome).

Il Mago Bacù approdò in terra di Russia, (come si può vedere nel fotocolor a pag. 69 di "Nei Cieli di Guerra", Giorgio Apostolo Editore) ove venne sostituito da uno stemma finalmente specifico per il 21° Gruppo C.T. Non sappiamo di chi fu l'idea, ma il Centauro bianco entro lo scudetto nero, pur nella sua semplicità è di notevole impatto. Il disegno e la foto, pubblicati in basso della pagina precedente, si riferiscono alle fiancate dei Macchi MC 200, mentre la riproduzione sopra a sinistra e l'immagine sopra a destra raffigurano la variante apposta sulle derivate dei Macchi 202. Infine la foto sotto, raffigurante un Macchi 202 appartenente alla 356^a Squadriglia, ripreso a Lecce Galatina nel dicembre 1943. Lo stemma in coda, sebbene in forma leggermente diversa e in dimensioni minori, è sempre quello del 21° Gruppo C.T., purtroppo ultima versione in uso; sarà sostituito dal Gatto Nero del 51° Stormo.

Sotto. Il Macchi 202, M.M. 9101, ripreso probabilmente a Lecce Galatina nel dicembre 1943.



IL 105° GRUPPO B.T., POI A.S.

Il 105° Gruppo B.T. (Squadriglie 254^a e 255^a) viene fondato, insieme al gemello 104°, il 15 febbraio 1940 sulla base di Pisa S.Giusto per formare il 46° Stormo. Primo comandante dello Stormo è nominato il Col. pil. Umberto Nannini, mentre il 105° è posto agli ordini del Magg. pil. Galeazzo Ciano, genero del Capo del Governo.

Dotato di S.79, dopo la dichiarazione di guerra lo Stormo partecipa brevemente alla campagna sul fronte occidentale. L'8 agosto 1940 il 105° Gruppo diviene Autonomo ed è trasferito a Catania, dove prende parte alle operazioni contro Malta. In seguito è coinvolto, partendo da Bari, nell'intensa e logorante attività sul fronte dei Balcani. A un suo giovane pilota, il s.Ten. Alessandro Caselli della 255^a Squadriglia, viene concessa una Medaglia d'Oro al Valor Militare "alla memoria".

Al termine della campagna di Grecia il 105° rientra, nel maggio 1941, a Pisa dove, nuovamente riunito al 104°, inizia la trasformazione in reparto aerosilurante. Il comando dello Stormo è assunto dal Col. pil. Siro Fossati, mentre quello del 105° Gruppo dal Ten.Col. pil. Remo Cadringer.

Il periodo di addestramento è particolarmente lungo e impegnativo, comportando anche il passaggio sull'S.M.84 sul quale venivano riposte molte attese (destinate tuttavia ad essere ampiamente deluse). In ogni caso il Gruppo, considerato pronto al combattimento, viene trasferito l'11 agosto 1942 in Sardegna, a Decimomannu, da dove parte il giorno successivo per la prima missione nell'ambito della nuova specialità.

È in corso il grande scontro aeronavale noto come "Battaglia di mezz'agosto", l'inizio, per il 105° Gruppo, del periodo più impegnativo e glorioso della sua storia. Già il 13 agosto il Ten. pil. Silvio Angelucci della 255^a Squadriglia è abbattuto mentre attacca un incrociatore nemico, meritandosi una Medaglia d'Oro al valor Militare. A novembre il reparto abbandona

La versione iniziale del distintivo "Divieto di Caccia" è ben evidenziata sulla deriva di questo SM.79 appartenente al 105° Gruppo B.T.



Il velivolo è ripreso probabilmente sul campo di Bari, nel periodo in cui era impegnato nelle operazioni sul fronte balcanico. Insolita la presenza del cespuglio alla base del paletto di sostegno (vedi disegno sotto a sinistra). Diversi velivoli del Gruppo, in quell'arco di tempo, rivelavano una mimetica a tre colori con andamento ad "onde" che pare collegabile alla produzione SIAL.



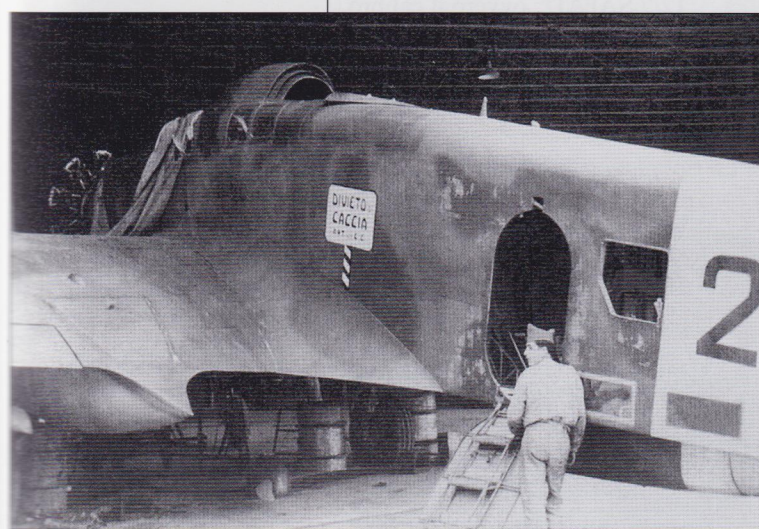


Foto in alto. In questo caso il distintivo è ripreso nella versione più classica, senza cespuglio alla base. Notare l'indicazione del peso a vuoto e del carico utile sulla deriva del velivolo. Foto sopra. Un SM.79 del Gruppo ripreso in un momento di manutenzione alquanto fortunoso. La mimetica del velivolo, ormai decisamente provata, sembra di tipo campale. Comunque l'interesse maggiore dell'immagine è costituito dalla presenza dell'insegna posta in fusoliera, invece che sulla deriva. In questo caso il palo di sostegno del cartello è più lungo. Purtroppo non sappiamo quale fosse la Squadriglia di appartenenza onde appurare se la posizione del distintivo potesse essere un eventuale elemento di distinzione fra le stesse.

stra, invece, la versione più semplificata e a quanto pare, più diffusa, senza cespuglio alla base. È raffigurata sulla deriva di un SM.79 con mimetica più classica a macchie alquanto ampie, forse in due sole tonalità di colore. La foto in alto a sinistra ne è il riferimento documentale. Segue (sopra) l'immagine di un SM.79 in manutenzione presso un'officina campale. In tal caso il distintivo appare in fusoliera e il paletto di sostegno è più lungo rispetto la versione apposta in coda.

Purtroppo, pur conoscendo alcune foto di velivoli ripresi in volo, recanti le varianti dell'insegna in oggetto, la scarsa qualità e il forte contrasto non permettono una esatta lettura dei codi-

gli S.M.84 per tornare ai fidati S.79. Il comando del Gruppo viene affidato al Magg. pil. Francesco Campello e successivamente al Cap. pil. Urbano Mancini che cade eroicamente il 27 marzo 1943, anch'egli decorato di Medaglia d'Oro al Valor Militare "alla memoria".

Nel maggio del 1943 il Gruppo, con l'organico decimato dalla incessante attività, viene fatto rientrare a Forlì dove assume, il 1° giugno, la posizione di "quadro". Si conclude così la storia bellica del 46° Stormo, insignito, per il coraggio e l'abnegazione dei suoi equipaggi, di una Medaglia d'Oro al Valor Militare.

Il distintivo del "Divieto di Caccia" appare, in varie versioni, talora sulle derivate e talvolta sulle fusoliere degli S.79 del 105° Gruppo, sia nel ruolo di bombardieri che in quello di aerosiluranti.

Ma veniamo alla trattazione più specifica dello stesso. La foto in apertura della pagina precedente illustra gli impennaggi di un SM.79 con una particolare mimetica a tre colori, con andamento "ad onde", che pare tipica, per un certo periodo, dei velivoli di produzione SIAI. L'insegna è costituita dal semplice cartello rettangolare, recante la scritta "Divieto di Caccia - Art. 428 C.C.". Questa sembrerebbe la versione iniziale, apposta principalmente sui velivoli da bombardamento. In questo caso specifico, alla base del sostegno, appare insolitamente un cespuglio. Nonostante l'immagine sembri di buona qualità, alcuni leggeri riflessi, causati in fase di riproduzione della foto, impediscono di comprenderne l'andamento esatto e i particolari più minuti. Comunque, il disegno riportato a sinistra in basso della pagina 62 dovrebbe restituire sufficientemente l'idea.

Quello successivo, a destra del precedente, mostra, invece, la versione più semplificata e a quanto pare, più diffusa, senza cespuglio alla base.





ci di Squadriglia e del velivolo, impedendo di capire se la diversa apposizione possa essere collegata in qualche modo all'appartenenza a una Squadriglia o all'altra; sembra comunque accertata la presenza in coda a velivoli della 255ª Sq.

Il disegno che segue, nella pagina precedente in basso a destra, illustra, sul lato a dritta della deriva, la versione probabilmente successiva dell'insegna ove il cartello appare sbilenco, con l'aggiunta di quello che sembra un merlo cante-rino, mentre la scritta dell' "infrazione" è variata in "Art. 7/7-12/7 SAFAT", ovvero il calibro delle armi di bordo. Tale scritta, nelle foto a base ortocroma-

A sinistra. La variante dell'insegna con l'uccellino, è probabilmente successiva a quella col solo cartello del "Divieto di Caccia". Qui è illustrata sul lato destro della deriva di un SM.79, ma a pag. 151 del tomo "L'Aeronautica Militare Italiana in 645 foto", Edizioni dell'Ateneo, appare il lato sinistro, praticamente nello stesso identico stile.

tica, appare sempre chiara e di conseguenza è stata realizzata in azzurro, invece del più evidente e forse attraente rosso.

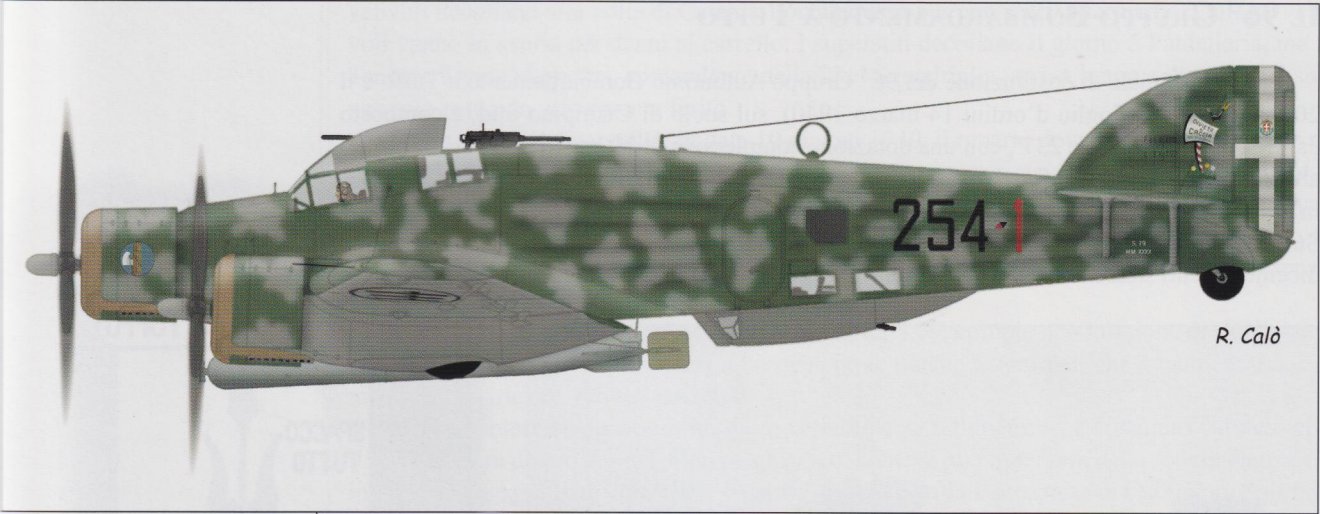
La foto sopra è il riferimento del disegno succitato. La riproduzione sotto a sinistra si riferisce invece a una variante della stessa insegna, così come appariva sulla deriva sinistra di un velivolo. Sostanzialmente identica come soggetto, differiva soltanto nella realizzazione dei particolari. A quanto pare, la versione con l'uccellino, sembra maggiormente collegata al periodo in cui i velivoli del 105° operavano come siluranti e, a differenza del semplice cartello, sembra recare sempre un cespuglio fiorito alla base del sostegno.

L'immagine a fianco è il riferimento fotografico del disegno succitato. In questo caso la mimetica appare a macchie in probabile Grigio Azzurro Chiaro su fondo Verde Oliva Scuro, a similitudine di quanto documentato su fotocolor di velivoli operanti nel 104° Gruppo.

La foto al centro della pagina seguente illustra l'SM.79 "254-1" in versione silurante, ripreso probabilmente verso la fine del 1942 o inizio 1943. Le parti frontali del velivolo appaiono maggiormente mascherate in Grigio Azzurro Chiaro, mentre anche la fascia bianca in fusoliera è del tutto obliterata, cosa piuttosto diffusa in quel periodo fra i velivoli del 46° Stormo. L'ultima foto ritrae l'SM.79 MM. 22584, recante i codici della 254ª (purtrop-

Foto sotto. In questo caso il distintivo appare in coda ad un SM.79 nella versione silurante. Rispetto all'immagine precedente si notano differenze di realizzazione in vari particolari, senza tuttavia modificarne l'aspetto sostanziale. Nei tre primi piani conosciuti, la scritta "ART. 7/7-12/7. SAFAT" appare sempre chiara, per cui è stata interpretata in azzurro; nel caso fosse stata rossa sarebbe apparsa scura trattandosi di emulsione ortocromatica.





R. Calò

L'S.79 silurante "254-1" appartenente al 105° Gruppo A.S. come appariva probabilmente verso la fine del 1942, inizio 1943. La mimetica riprodotta è approssimativa, tanto per fornire l'idea. La si può studiare meglio nella foto del velivolo originale qui sotto. Lo stemma di Stato (Savoia) in realtà si trova al centro della croce bianca in coda.

A lato. Un bel primo piano del velivolo codificato "254-1" in versione silurante. Si può notare come la mimetica in Grigio Azzurro Chiaro sia stata aggiunta sulla preesistente colorazione in Verde Oliva Scuro; basta osservare il fascio sul motore centrale o il distintivo in coda. La fascia bianca in fusoliera risulta del tutto obliterata. Un soggetto inedito e interessante per una riproduzione modellistica.

Foto sotto. L'SM.79 MM. 22584, recante in fusoliera i codici di appartenenza alla 254ª Sq., qui ritratto, appare in condizioni come "nuovo di fabbrica". Lo stemma che appare sulla tuta dei personaggi, dovrebbe essere di una SRAM, forse di Pisa. (foto via Gianandrea Bussi).



po il numero individuale non è identificabile); il velivolo si presenta in condizioni praticamente perfette e la colorazione è la classica in Verde Oliva Scuro per le superfici superiori. Poiché si conoscono immagini dei velivoli 254-1, 254-2 e 254-9 nella stessa livrea e la presenza del distintivo in coda, è presumibile che i velivoli siano giunti in reparto con tale colorazione, e successivamente abbiano ricevuto una mimetica campale più idonea al teatro operativo, con aggiunta di macchie in Grigio Azzurro Chiaro, come appunto il 254-1 nella foto al centro.

IL 96° GRUPPO BOMBARDAMENTO A TUFFO

La data ufficiale di costituzione del 96° Gruppo Autonomo Bombardamento a Tuffo è il 20 maggio 1940 (Foglio d'ordini 14 marzo 1940), sul suolo di Ciampino Sud, e composto dalle Squadriglie 236^a e 237^a, con una dotazione complessiva di 19 apparecchi SM.85. In realtà si tratta di una unità formatasi un anno prima, nel marzo 1939, denominata Reparto Sperimentale Volo a Tuffo, sempre sul campo di Ciampino Sud, al comando del Capitano Ercolani Ercolano, che riceve, fra marzo e dicembre dello stesso anno, 32 velivoli SM.85 (10 SM.85B e 22 SM.85C).



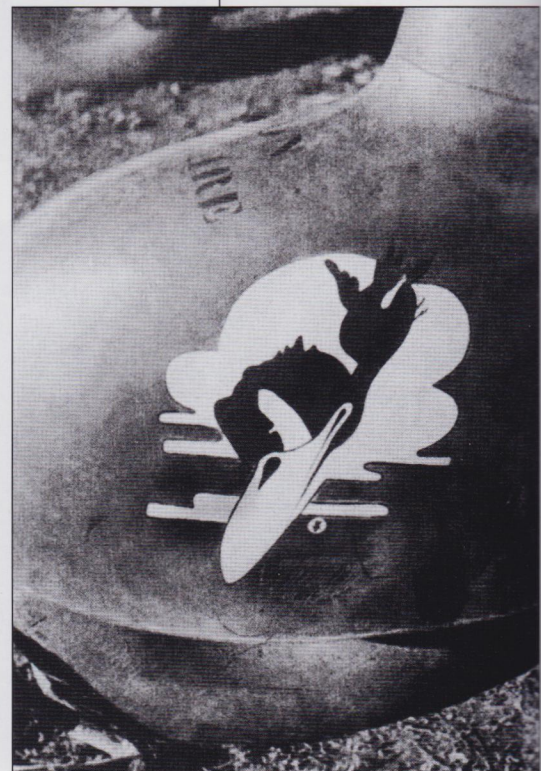
L'S.M. 85 è un velivolo concepito espressamente per il bombardamento in picchiata, monoposto, bimotore con struttura totalmente lignea e rivestimento in compensato. L'armamento previsto è un'unica bomba da 250 o 500 kg contenuta in un vano all'interno della fusoliera. Purtroppo, nonostante il velivolo risulti di piacevole pilotaggio nel volo normale, rivela una serie di inconvenienti, praticamente mai risolti, il più grave fra tutti è l'instabilità nella traiettoria in picchiata, sia in profondità che direzione. A questo si aggiunga la scarsa potenza motrice che determina una forte perdita di velocità in richiamata dopo il tuffo e la debolezza congenita del carrello. Si comprende, dunque, come tale velivolo non risponda affatto allo scopo per cui è stato progettato e quindi non idoneo al servizio operativo previsto.

Ciò nonostante il 96° Gruppo, in previsione dell'imminente conflitto, riceve l'ordine di spostarsi sul campo di Pantelleria; il 3 giugno, 14

A sinistra. Tre SM.85 in procinto di decollare dal campo di Ciampino Sud. Sulle fusoliere è apposta la sigla VT, in nero, seguita dal numero individuale rosso. Sulla deriva del terzo esemplare si intravede lo stemma di reparto.



A destra. Il simpatico Corvo in picchiata così come apposto sul copricarrello degli Ju.87 della 236^a Squadriglia. È la foto migliore rintracciata di questo soggetto sebbene il bianco debordi sotto il becco, cosa non riscontrabile in altre immagini. A sinistra. Il disegno che lo riproduce.



velivoli decollano alla volta di Catania-Fontanarossa per uno scalo intermedio. Qui, tre velivoli vanno in avaria per danni al carrello. I superstiti decollano il giorno 5 Pantelleria, ma il Tenente Ettore Marcozzi, comandante della 236ª Squadriglia, arriva lungo e distrugge il suo velivolo restando gravemente ferito.

Allo scoppio delle ostilità, in data 10 giugno 1940, il reparto dovrebbe essere in grado di iniziare l'attività prevista in eventuali missioni contro i mezzi navali avversari e bombardamenti di precisione sull'isola di Malta, ma in quel momento dispone di 11 SM.85, dei quali nessuno efficiente. Soltanto il 30 giugno tre velivoli effettuano una missione alle ricerca di unità avversarie segnalate al largo di Lampedusa, tornando dopo oltre tre ore di volo senza aver avvistato gli obiettivi.

Il 10 luglio un altro SM.85, in compagnia di un S.79, compie una missione di ricognizione sui movimenti navali avversari. Queste sono le uniche azioni belliche attualmente documentate da parte dei velivoli succitati.

Il nostro interesse nei confronti di un velivolo così fallimentare, è costituito dal fatto che il reparto si era dotato di un distintivo specifico, come si può osservare nella foto di pagina 66 in alto, ove appaiono tre velivoli in procinto di decollare dall'aeroporto di Ciampino. Sull'originale, sebbene con difficoltà, è visibile la sigla VT. In coda al terzo velivolo, si distingue la presenza dell'insegna. Purtroppo, non si dispone di un primo piano della stessa, ripresa direttamente su di un SM.85, per cui, nella ricostruzione del disegno, ho dovuto basarmi sullo stemma che compariva sulla tuta dei piloti in forza al reparto. Resta pur sempre la speranza venga ritrovata, magari abbandonata in qualche cassetto, una fotografia del soggetto. Concludo l'argomento, segnalando che a pag. 37 del volume "Il Breda 65 e l'Aviazione d'Assalto" di Giancarlo Garelo, edizioni dell'Ateneo e Bizzarri, appare una foto che, sebbene di scadente qualità, è estremamente interessante in quanto illustra due velivoli appartenenti alla 237ª Squadriglia, recanti entrambi sulla deriva lo stemma succitato. Ovviamente anche il tricolore sul timone è stato sostituito dalla croce bianca di Savoia.

Considerata la situazione su esposta, per la R.A. è una scelta obbligata rivolgersi all'alleato germanico per l'acquisto di una cinquantina di Ju-87 Stuka. Detto velivolo era già stato valutato dal Reparto Sperimentale Bombardamento a Tuffo nell'agosto-settembre 1939, e il Capitano Ercolani se ne era dimostrato entusiasta.

La richiesta viene accolta dal Maresciallo Göring e il 9 luglio 1940 il Cap. Ercolani con un gruppo di uomini scelti (15 piloti e 20 specialisti) parte in treno per Graz-Thalerhof, in Austria, ove ha sede la Stukaschule 2. Vi giungono il 15 e iniziano subito l'addestramento comprendente pilotaggio, volo in formazione, tecniche di combattimento, tuffo, scampo, ecc. Il corso procede velocemente e senza incidenti. Già il 15 agosto 1940 i primi Ju

Sull'originale dell'immagine (collezione Kramer Berretta, via Francesco D'Amico) si legge la nota: "Verso il nemico, Cielo di Grecia, novembre 1940". I due "Picchiattelli" appartenenti alla 236ª Sq. recano soltanto l'insegna del Corvo sul copricarrello e la croce bianca di Savoia sul timone. Del tutto assenti altri contrassegni di identificazione od appartenenza.



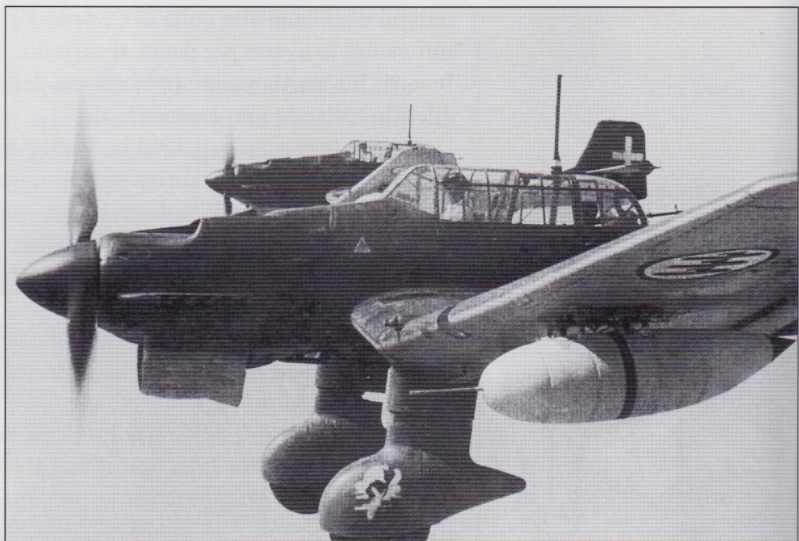
In questo caso sui velivoli appaiono i fasci di nazionalità, ma sembra non la fascia bianca. Questo fa supporre la datazione dell'immagine nel mese di dicembre 1940 (collezione Kramer Berretta, via F. D'Amico).

87 partono per l'Italia ove giungono in serata a Ciampino, dopo brevi soste per rifornimento ad Udine e Forlì. Il 20 ripartono con destinazione Comiso, ove giungono la sera del 21. La situazione del 96° Gruppo, Comandato dal Cap. Ercolani, il 22 agosto è di sei velivoli per la 236ª Sq. (Comando interinale Ten. Ferdinando Malvezzi) e tre per la 237ª (Ten. Santinoni Giovanni). Il 29 la linea velivoli è rinforzata dall'arrivo, con quattro velivoli, del Ten. Antonio Cumbat, che prende il comando della 236ª.

Il 1° settembre i velivoli in forza, sono sei per Squadriglia e compiono la prima azione bellica nei confronti della flotta inglese. Il 4 invece contro obiettivi terrestri e la rada di Marsa Scirocco a Malta. Il 10 settembre compare in organico un SM.86, pilotato dal Maresciallo Elio Scarpini, e preso in carico dalla 236ª. Detto velivolo, con altri 12 Ju.87 "Picchiattelli" (nome ufficiale degli Stuka nella Regia) partecipa all'azione condotta il 15 settembre contro l'aeroporto di Hal Far.

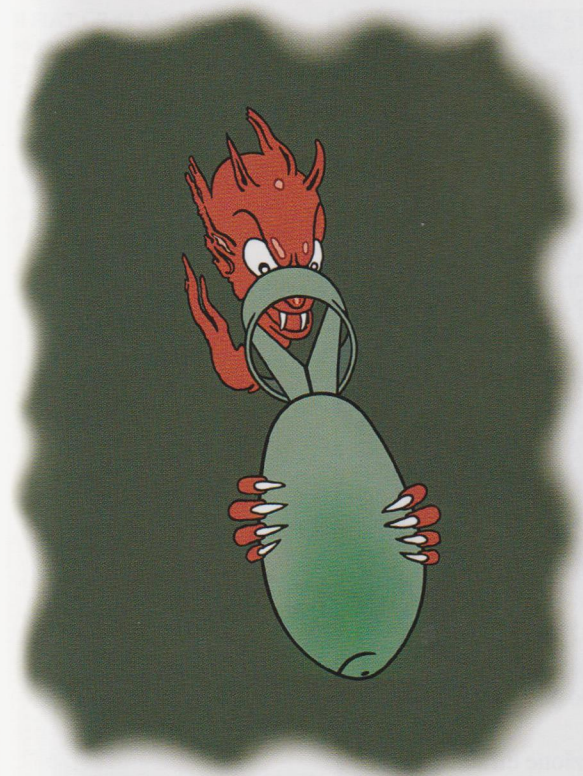
Il 17 settembre viene perduto il primo velivolo della 237ª su Malta, colpito dalla caccia avversaria dopo lo sgancio del carico bellico (Ser. Magg. Luigi Catani e 1° av. Francesco De Giorgi, prigionieri). Il Ten. Andrea Brezzi, della 236ª, rientra col mitragliere, 1° av. Giampiero Vio, ucciso da una pallottola alla testa. In previsione della campagna contro la Grecia, il 96° Gr. riceve l'ordine di portarsi a Lecce-Galatina ove giunge il 27 ottobre. Complessivamente sono 15 Ju.87 e l'unico SM.86.

Il 30 sono passati in rassegna dal Capo del Governo. Il 2 novembre 1940, il 96° entra in azione, con due distinti attacchi, contro obiettivi terrestri in territorio greco. Nei giorni successivi proseguono le missioni volte a colpire le artiglierie avversarie, ma in particolare a bloccarne il flusso di truppe e rifornimenti. Buoni i risultati nei bombardamenti di precisione contro ponti e obiettivi puntiformi. Il mattino del 21 dicembre, nel corso di una missione



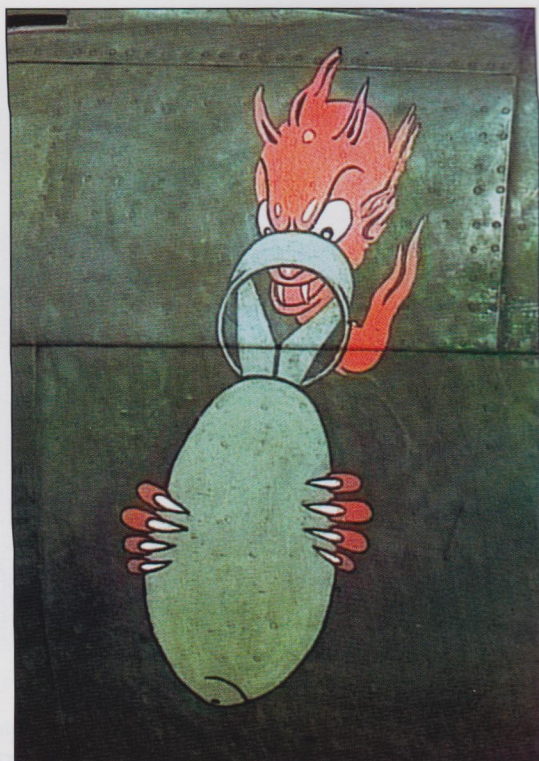
Sotto. Siamo ora in Africa Settentrionale. L'immagine mostra uno scorcio di attività presso la 236ª. In primo piano un'auto Ford Sedan mod. 1940, sottratta dal Serg. Magg. Flamini, a un'autocolonna tedesca che per alcune ore aveva trattato del nostro personale come prigionieri di guerra; equivoco poi chiarito dal Maresciallo Cimadon che parlava correntemente il tedesco. L'autocarro in secondo piano è un Ceirano 47 CM. (foto Tullio Bortolotti)





Grazie a questo bel primo piano in fotocolor (a destra), non vi sono dubbi interpretativi sul distintivo della 237^a.

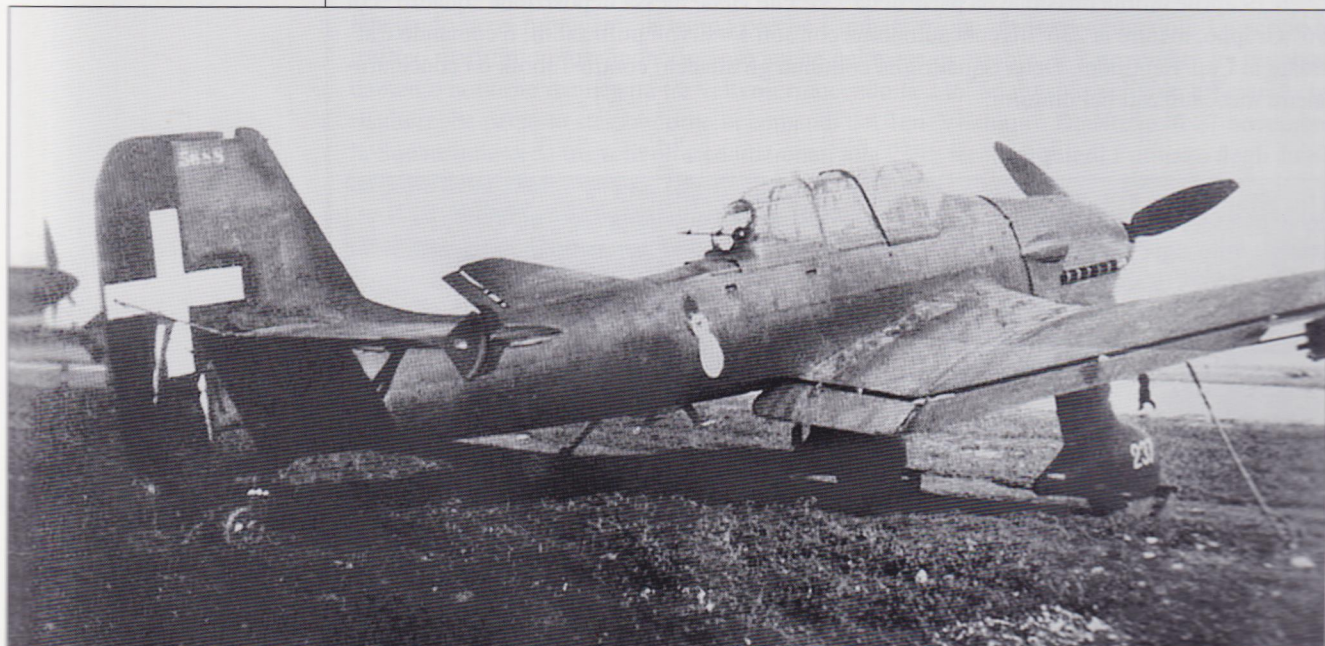
A sinistra, la riproduzione grafica dello stesso.



Lo Ju.87 caratterizzato dal WNr 5688, in forza alla 237^a Sq. Sulla carenatura della ruota appare il codice di Squadriglia in bianco, ma in altre occasioni è invece scuro; quasi certamente in rosso. Non si conoscono attualmente foto con velivoli recanti anche il numero individuale del velivolo. (Collezione Rudy Lemmi).

contro batterie nemiche nella zona di Kolonia, va perso lo Ju.87 pilotato dal Mar. Elio Scarpini e il 1° aviere Gino Catamerò. Il pomeriggio, indugiando sullo stesso obiettivo nel tentativo di trovare tracce dell'equipaggio disperso, viene colpito e abbattuto in fiamme anche il velivolo del Ten. Andrea Brezzi col motorista Luigi Stevanato. Al pilota verrà concessa la medaglia d'oro al valor militare.

L'8 gennaio 1941, 12 velivoli del Gruppo si riportano a Comiso per contrastare l'attività navale inglese atta a rifornire Malta e le truppe in territorio egiziano. Già il pomeriggio del 9 gennaio, tre Ju.87 della 236^a e sei della 237^a sganciano su piroscafi alla fonda di Marsa Scirocco, indicando un paio di ordigni andati a segno, cosa questa non confermata da parte in-





glese. Il 10, tre Ju.87 della 236ª attaccano un incrociatore ritenendo di averlo colpito; in realtà, l'unità HMS Southampton, riporta solo qualche infiltrazione d'acqua per una bomba esplosa vicinissima. Altri sei Picchiattelli sganciano sulla Mediterranean Fleet colpendo in pieno la portaerei Illustrious, con fuoco a bordo per precedenti attacchi. La bomba, pur provocando seri danni e vittime, causa lo spostamento d'aria spegne l'incendio in atto.

Il 12 gennaio, i velivoli di base a Comiso ricevono l'ordine di rientrare a Lecce in previsione di uno spostamento in Africa Settentrionale; cosa che avviene, con qualche contrattacco, il 1° febbraio 1941 quando cinque Ju.87R della 236ª atterrano a Castel Benito, ma immediatamente fatti spostare a Misurata. Il

giorno successivo sono raggiunti da cinque Picchiattelli della 237ª.

Inizia un periodo dedicato principalmente a perfezionare la cooperazione diretta con i reparti tedeschi dotati dello stesso tipo di velivolo. Per ordini superiori, vengono effettuati spostamenti di campo a volte illogici e inutili, che contribuiscono soltanto ad usurare i velivoli, non ancora dotati di idonei filtri antisabbia. Mancano anche le fascette per utilizzare l'armamento di caduta italiano quando non disponibile quello tedesco.

Il 9 aprile, il Gruppo si è appena spostato a Derna, quando un mitragliamento effettuato da 5 Hurricane, ferisce gravemente il Maresciallo Pietro Mazzei, in seguito deceduto, che si trova a bordo dell'SM.81 in carico alla 236ª. Finalmente il 10 aprile la prima azione offensiva in territorio africano, compiuta da tre velivoli della 236ª e tre della 237ª, unitamente a Stuka tedeschi, contro veicoli in movimento sulla rotabile Tobruk-Bardia. Il giorno 11, dopo un'azione sul porto di Tobruk, il velivolo del Serg. Magg. Enrico Bassi, viene abbattuto da un Hurricane; pilota prigioniero, mitragliere, 1° Av. Giacomo Colombo, deceduto. Proseguono quasi ininterrottamente missioni contro la piazzaforte di Tobruk e il naviglio che la rifornisce.

Il 19 aprile ultima missione da parte della 237ª che viene messa in posizione "quadro" col 96° Gruppo, mentre la 236ª diventa autonoma con soli 5 velivoli utilizzabili; il comando è affidato al Cap. Santinoni. Detta Squadriglia continua gli attacchi contro Tobruk e i concentramenti meccanizzati nei dintorni.



Un'immagine piuttosto conosciuta del CR.42 codificato "387-9". A quanto pare, sui velivoli della 387ª il distintivo era applicato su uno sfondo simile ad una nuvoletta celeste. Un'altra immagine relativa a un velivolo appartenente alla stessa Sq., ma in vista anteriore, mostra l'ogiva in Celeste, così come la parte anteriore delle pale dell'elica.

Il FIAT CR.42 A.S. MM. 8496, in carico alla 236ª Sq., purtroppo privo di codici. Come si può notare, il distintivo sulla deriva appare, salvo qualche particolare secondario, praticamente identico a quello apposto sui "Picchiattelli". (Collezione Giovanni Massimello).



Il 7 maggio 1941 ultima missione della 236ª contro obiettivi terrestri con soli due Ju.87. Infatti, arriva l'ordine di cessare ogni attività di volo in quanto i velivoli hanno superato il limite massimo di ore consentite.

Il 14 maggio riceve l'ordine di arretrare a Castel Benito ove consegna sette Ju.87 e ne riceve quattro provenienti da Lonate Pozzolo. Il Cap. Santinoni rientra in Italia e il comando è affidato al Cap. Alessandro Cerutti; cambia anche l'impiego della Squadriglia cui vengono affidati compiti di caccia ai sommergibili e scorta protezione convogli navali.

Il 16 giugno è rinforzata con altri cinque velivoli provenienti dall'Italia. In agosto numerosi voli esplorativi antisommergibili al largo di Tripoli.

Il 12 settembre due Ju.87 della 236ª attaccano e causano probabili danni ad un sommergibile in immersione. Il 18 settembre, sempre due "Picchiattelli" avvistano le scie di tre siluri lanciati contro un nostro piroscafo e riescono a segnalare il pericolo sparando in acqua e lanciando razzi fumogeni, in tempo perché l'imbarcazione manovri evitandoli. Le scorte al traffico marittimo proseguono intense anche nel mese di ottobre. Il 2 novembre un bombardamento notturno danneggia tre velivoli riducendo la 236ª ad un solo velivolo efficiente che risulterebbe perso lo stesso giorno ai comandi del Ten. Vladimiro De Nuzio. Il 27 novembre la Squadriglia cede tre velivoli ricondizionati alla 239ª; termina quindi l'utilizzo degli Ju.87 da parte della 236ª.

Il 14 dicembre 1941 giungono nove FIAT CR.42 b.a. (bombe alari). Purtroppo non ci sono le situazioni di efficienza bellica in questo periodo, ma sappiamo che negli ultimi giorni di gennaio 1942 la Squadriglia ne riceve altri cinque; la denominazione ora è: 236ª Sq. Autonoma Bombardamento a Tuffo.

Il 10 febbraio 1942 cessa di essere autonoma, cambiando la denominazione in "Assalto" e passa alle dipendenze del 158º Gruppo (Sq. 387ª, 388ª), costituito col personale del disciolto 67º Gruppo O.A.

Sulle azioni effettuate dal Gruppo nel corso del 1942 le notizie sono scarse e contraddittorie. Sicuramente sono intense come si può dedurre dai numerosi spostamenti di basi e zone di operazione (Cirenaica, Egitto, Cirenaica, Tripolitania). Ai primi di dicembre 1942, il 158º Gr. si trova a Misurata; passa i velivoli rimasti al 159º e il 7 del mese rientra in Italia, ad Aviano, ove viene riequipaggiato con FIAT G.50 nella versione caccia-assalto.

La 236ª tuttavia riceve anche dei FIAT CR.42 che lascia soltanto nel giugno 1943. Il 9 luglio la consistenza del 158º Gruppo, di base ad Osoppo, è di 37 FIAT G.50 (24 efficienti); la

quasi totalità dei quali viene persa nel tentativo di opporsi allo sbarco in Sicilia da parte degli Alleati, quando il 158° Gruppo, facente parte del 5° Stormo, fra il 10 e l'11 luglio si porta a Crotone nel vano tentativo di contrastarlo.

Il 12 luglio, il 5° Stormo dispone anche di una dozzina di nuovi Reggiane 2002, ma ne perde subito due nella missione effettuata in tale data. Il 13, dopo un disastroso bombardamento sull'aeroporto di Crotone, il 5° Stormo arretra a Lonate ove, il 7 settembre 1943 risulta avere complessivamente in carico 10 Re.2002 (4 efficienti) e 19 G.50 (8 efficienti).

Passiamo ora a esaminare le insegne adottate dal 96° Gruppo. Sui "Picchiattelli" (Ju.87) della 236^a, compare praticamente subito il simpatico Corvo in picchiata (solitamente confuso come papero), probabilmente ispirato al I/StG 1 della Luftwaffe, ma decisamente più bello. Nella foto di pagina 67, recante l'indicazione: "Cielo di Grecia, novembre 1940", si notano due Ju.87 con apposti, come unici segni di appartenenza, lo stemma della 236^a sui copripneumatici, e la croce bianca di Savoia sul timone.

Nella seconda foto, a pagina 68 in alto, (facente parte della stessa collezione), realizzata probabilmente in periodo successivo, appaiono anche i contrassegni di nazionalità alari. Il disegno di pagina 66 riproduce appunto lo stemma della 236^a, mentre la foto a fianco lo documenta, sebbene con una parte bianca sotto il becco solitamente non presente; in compenso è la migliore qualitativamente disponibile. Per quanto possa sembrare strano, non si conoscono immagini di Ju.87 appartenenti alla 236^a recanti codici di Sq. o numeri individuali.

La foto di pagina 68 in basso, si riferisce al periodo operativo in A.S. e mostra un'auto Ford Sedan mod. 1940, sottratta ad una colonna tedesca che a sua volta l'aveva catturata alle truppe avversarie. Interessante la personalizzazione con l'apposizione dello stemma sulle fiancate.

Il disegno a pagina 69 illustra invece lo stemma adottato dalla 237^a Sq., un Diavolo nell'atto di scagliare una bomba. Il fotocolor alla sua destra lo documenta in un bel primo piano. Appariva su entrambe le fiancate dei velivoli. L'immagine sottostante lo illustra sulla fusoliera del velivolo recante in coda il WNr 5688; sul copripneumatico si nota il codice di Squadriglia in bianco, ma in altri casi appare scuro, probabilmente rosso.

La riproduzione di pagina 70, raffigura lo stemma come apposto successivamente sulla deriva dei FIAT CR 42 appartenenti alla 387^a Squadriglia, come da riferimento foto, illustrante l'esemplare codificato "387-9". Nel caso il distintivo appare entro una specie di nuvoletta azzurra; caratteristica che pare interessare soltanto la Squadriglia in oggetto, mentre sembrerebbe che le restanti 236^a e 388^a, come dalle ultime due foto qui pubblicate, recassero lo stemma così come realizzato sugli Ju.87, salvo piccoli particolari secondari.

La qualità di questa foto, così come quella di pagina 70, non è delle migliori, ma è estremamente interessante in quanto illustra i FIAT CR.42 in carico alla 388^a Sq. Anche in questo caso, il distintivo appare senza il fondo azzurro. Al centro dell'immagine il velivolo codificato "388-3", affiancato dal "388-2". C'è da augurarsi che la foto sia stata realizzata in qualche occasione particolare poiché sorprende che nel 1942, su una base operativa in prossimità del fronte, i velivoli siano posti ordinatamente uno accanto all'altro, e non decentrati, come sarebbe logico. Notare come le ogive siano colorate probabilmente in verde o azzurro, non in rosso. (collezione Giovanni Massimello).



LA 278ª SQUADRIGLIA E IL 132º GRUPPO A.S.

La 278ª Squadriglia Autonoma occupa un posto speciale nella storia della Regia Aeronautica: è stata, infatti, la prima unità organica della specialità Aerosiluranti.

Questa, in sintesi, è la storia della sua nascita.

Quando, dopo l'entrata in guerra dell'Italia, le prime prove di bombardamento in quota del naviglio nemico avevano fornito risultati molto inferiori alle aspettative, Superaereo (il Comando supremo della R. Aeronautica) decide di correre rapidamente ai ripari ripristinando una modalità di attacco alle navi (quella a bassa quota con siluri) che era stata troppo frettolosamente accantonata. Il 25 luglio 1940 viene costituito a Gorizia il Reparto Speciale Aerosiluranti, dotato di cinque S.79 modificati con attacco per il siluro e relativo dispositivo di sgancio (per la precisione i velivoli presi in carico furono sei, ma il n° 4, per motivi sconosciuti, scomparve quasi subito dai ranghi operativi).

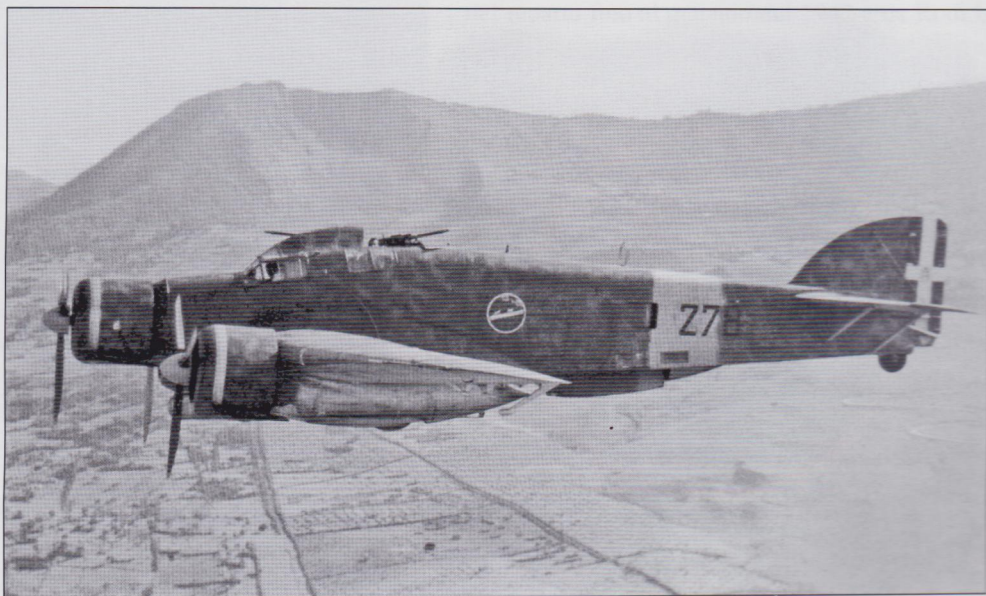
Posta al comando del maggiore Vincenzo Dequal, l'unità dispone di una decina di sperimentati piloti da bombardamento tra cui alcuni, come i tenenti Carlo Emanuele Buscaglia e Franco Melley, destinati a diventare "assi" della specialità.

Dopo un veloce addestramento specifico, il reparto viene trasferito, il 12 agosto, in Libia per la sua prima azione: l'attacco delle navi alla fonda nel porto di Alessandria. La missione, effettuata nella sera del 15 agosto, non ha successo per una serie di difficoltà tecniche e meteorologiche ma convince lo Stato Maggiore a proseguire sulla strada intrapresa.

Il 3 settembre 1940 il Reparto Speciale assume la denominazione di 278ª Squadriglia Autonoma Aerosiluranti e consegue, il giorno 17, il primo successo confermato, quello del siluramento dell'incrociatore britannico *Kent*, al largo di Bardia, ad opera di Buscaglia e Robone. La piccola unità, rimasta con soli quattro S.79 (l'esemplare n° 5, quello del maggiore Enrico Fusco, era stato perso durante la prima missione) e posta al comando del capitano Massimiliano Erasi, costituisce, in pratica, tutta la forza della specialità Aerosiluranti fino alla fine



Il bozzetto disegnato dal sottotenente G.A.r.i. Alessandro Maffei su suggerimento del capitano Massimiliano Erasi.



L'immagine qui a lato e quella nella pagina seguente in alto, fanno parte di una sequenza che ritrae il velivolo "278-3" in volo probabilmente nei cieli della Sicilia.



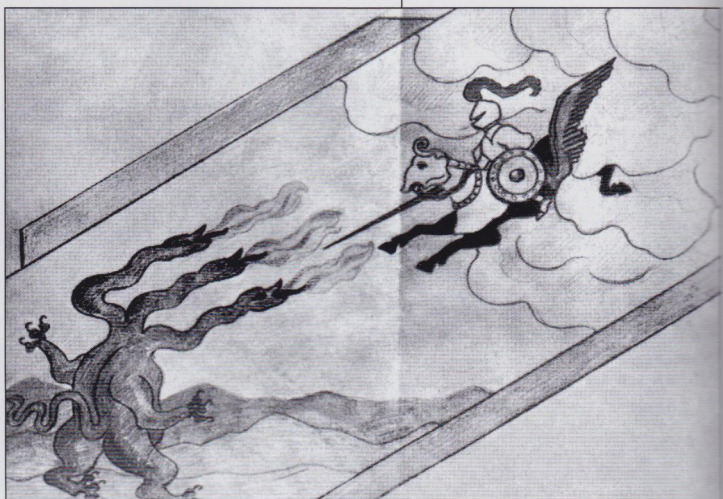
del 1940, alimentando quella leggenda dei “quattro gatti” che costituirà lo spunto per l’emblematica della Squadriglia.

Secondo la testimonianza del generale Carlo Unia, questo è disegnato dal sottotenente G.A.r.i. Alessandro Maffei su suggerimento del capitano Erasi (vedi bozzetto alla pagina precedente). Purtroppo, l’apposizione sui velivoli, nonostante la fama conquistata, è scarsamente documentata.

Le due immagini del velivolo in volo (pagina 73 in basso e qui sopra) fanno parte di una sequenza che normalmente non è mai stata pubblicata nella sua interezza. Il velivolo ritratto è stato interpretato come “278-2” o “278-7”, ma una foto a terra dello stesso (vedi pag. 41 Storia Militare n° 10, luglio 1994) conferma inequivocabilmente trattarsi dell’esemplare codificato “278-3”. La certezza è data dalla corrispondenza della mimetica e una macchia chiara sopra il n° 8. Probabilmente la foto a terra è anteriore a quelle in volo poiché in queste la fascia bianca appare con i bordi sfumati, causa qualche ritocco effettuato senza idonea mascheratura. E’ stata avanzata l’ipotesi che il velivolo ritratto sia quello rispondente alla MM. 2388; aereo che, ai comandi del capitano Oscar Cimolini, era andato perso nel corso della missione del 21 aprile 1941 e ritrovato nel deserto cirenaico soltanto nel 1960. A una novantina di chilometri più a nord, nei pressi della pista Gialo-Giarabub, erano stati scoperti i resti di un componente l’equipaggio: l’aviere Gianni Romanini che aveva tentato di raggiungere la pi-

A sinistra. La riproduzione dello stemma come dovrebbe essere stato apposto sui velivoli della 278ª Squadriglia A.S.

Sotto. Il primo bozzetto dello stemma del 132º Stormo A.S.



Nel disegno a destra, la versione definitiva dell'insegna che, pur contenente gli stessi elementi del precedente, si presenta in forma ben più elegante. Vi figura anche il motto del reparto: "Col cuore e con l'arma oltre ogni meta".

sta nel tentativo di chiedere soccorso per i compagni rimasti feriti nell'atterraggio d'emergenza al buio. Ed è proprio Romanini a far ipotizzare il collegamento fra l'S.79 ritrovato nel deserto e quello che appare nelle immagini di questo lavoro. Nella foto del "278-3" a terra davanti al velivolo sono ritratte due persone e una di queste è indicata proprio come Gianni Romanini, anche se l'identificazione è dubbia.

La riproduzione del distintivo riprodotto nella pagina precedente in basso a sinistra differisce in diversi particolari dal bozzetto originario. Questo perché, da un attento confronto con quanto distinguibile nelle foto disponibili, l'insegna apposta sui velivoli appare complessivamente più simile a quella in metallo per giacca o giubbotto. Di conseguenza il disegno è stato realizzato su questa base, nell'ipotesi di esserci avvicinati il più



Lo stemma applicato sulla deriva di un S.79 del reparto.

possibile alla realtà.

Notare come sul velivolo il siluro appaia decisamente chiaro, mentre nelle varie riproduzioni finora apparse, questo figura sempre scuro. Una piccola stranezza è anche la U in stile classico nella scritta "Pauci sed semper immites" (Pochi ma sempre aggressivi) che diventa in stile pseudo lapidario romano, V, nella parola Aerosiluranti. L'alternanza dei gatti bianchi e neri ha un evidente significato scaramantico.

La 281ª Squadriglia Autonoma Aerosiluranti viene costituita a Grottaglie il 5 marzo 1941 agli ordini del neopromosso capitano Buscaglia e trasferita quindici giorni dopo a Rodi sull'aeroporto di Gadurrà. Questa base nell'Egeo rimane la sede del reparto fino al gennaio del 1942 e da Rodi la 281ª Squadriglia consegue numerosi successi, grazie all'abilità e al coraggio del comandante e dei suoi piloti, tra cui i tenenti Giuseppe Cimicchi, Giulio Cesare Graziani, Luigi Rovelli, Carlo Faggioni e Giuseppe Cipelletti e il sottotenente Aldo

Forzinetti. A sottolineare gli straordinari risultati della 281ª parlano le decorazioni concesse nel periodo ai suoi piloti: Cimicchi, Graziani, Rovelli e Forzinetti furono decorati di MOVM.

La Squadriglia viene sciolta il 7 gennaio 1942 per essere poi ricostituita il 1º aprile, per formare, assieme alla 278ª, il 132° Gruppo Autonomo Aerosiluranti, il cui comando viene affidato al capitano Buscaglia. Il reparto, fondato a Littoria e sempre equipaggiato di S.79, è subito trasferito a Gerbini, in Sicilia, spostandosi poi a Pantelleria, Castelvetro, Chinisia, Decimomannu e partecipando a tutti i principali scontri aeronavali del 1942. Per l'affondamento del cacciatorpediniere *Bedouin* durante la Battaglia di Pantelleria il sottotenente Martino Aichner (trentino) della 281ª Squadriglia ricevette nel dopoguerra la MOVM.

Buscaglia cade col suo aereo in fiamme nella baia di Bougie il 12 novembre 1942; considerato inizialmente disperso e insignito di MOVM, è in realtà sopravvissuto e preso prigioniero dagli Alleati, come si saprà qualche mese dopo. Nel frattempo il comando del Gruppo, denominato ufficialmente "Gruppo Buscaglia" dal 16 novembre, viene assunto interinalmen-



Un raro primo piano del distintivo, così come realizzato sullo stesso velivolo.



Nel disegno a destra la riproduzione dello stemma come apposto sugli S.79 del 132° Stormo.

te dal capitano Graziani, poi rimpiazzato dal maggiore Gabriele Casini.

Il 5 aprile 1943 il Gruppo rientra a Gorizia, spostandosi quindi a Littoria; le sue due Squadriglie, durante gli ultimi mesi di operatività, sono comandate da due celebri "siluratori": la 278ª dal capitano Faggioni e la 281ª dal capitano Cimicchi.

Il 132° Gruppo sopravvive alle vicende armistiziali ed entra a far parte, come reparto da bombardamento, dello "Stormo Baltimore".

Stando sempre alla testimonianza del generale Unia, l'emblema del 132° Gruppo viene realizzato su espressa volontà del capitano Buscaglia. Non sappiamo chi si occupa materialmente della sua ideazione, ma esiste un primo bozzetto (vedi disegno a pag. 74), non approvato, ma già contenente, sostanzialmente, tutti gli elementi che saranno presenti nella versione definitiva. Il cavallo alato rappresenta l'aerosilurante; la lancia: il siluro; il mostro dalle tre teste fiammegianti: i cannoni delle unità navali avversarie.

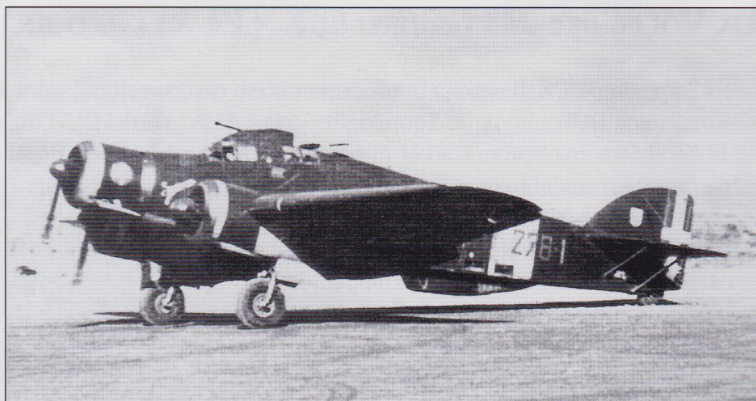
Il bozzetto della versione definitiva (a pagina 75) viene probabilmente attuato da un artista esterno all'unità e vi figura anche il motto: "Col cuore e con l'arma oltre ogni meta".

L'S.79 "278-1" recante l'insegna del comandante il 132° Gruppo Autonomo Aerosiluranti, nel 1942. Insolita la presenza del nominativo sul velivolo.



Sparviero

A destra. Una foto che, sebbene di scarsa qualità (S79 278-1), è di notevole interesse per il fatto di recare la bandierina indicante il comando del Gruppo (Buscaglia o Casini), lo stemma del reparto sulla deriva, e la denominazione "Sparviero" sulla fiancata. Il colore dei codici è presumibilmente 278 in azzurro e 1 in rosso. Notare la presenza dei dischetti di colore probabilmente azzurro sulle estremità delle ogive.



È presente la firma dell'autore, ma la stilizzazione dei caratteri non permette una lettura corretta e sicura della stessa.

Fino ad ora, quale insegna del 132° Gruppo, è sempre stata proposta la versione colorata del bozzetto in questione, ma finalmente siamo in grado di presentare anche lo stemma così come riprodotto sulla deriva dei velivoli del reparto (vedi foto di pagina 75). Il disegno della pagina seguente è stato realizzato sulla base del primo piano (a fianco) che differisce in alcuni particolari dal bozzetto in questione. Si spera di aver interpretato con sufficiente correttezza anche i colori.

L'immagine del velivolo codificato "278-1", è l'unica attualmente, a nostra conoscenza, che esibisca tutti gli elementi utili per realizzarne il profilo di un esemplare in forza al 132° Gruppo. Fra l'altro, particolare molto interessante, è la presenza sulla fiancata, poco sotto il finestrino della cabina di pilotaggio, della bandierina di comandante di Gruppo. Ci piacerebbe poter asserire trattarsi di un velivolo utilizzato da Buscaglia, ma non vi sono elementi certi a favore di una simile affermazione. Comunque la possibile alternativa è il suo successore: il maggiore Gabriele Casini. Pare che presso tale unità fosse consuetudine affibbiare ai velivoli dei nomi come "Faà di Bruno" (sul 281-7), "Sigfrido", "Và e torna", ecc.

Nell'esemplare che appare in foto, la scritta sulla fiancata, poco dopo l'unità motrice centrale, è stata interpretata in "Sparviero" (vedi disegno in alto a sinistra).



Sopra. L'S.79 "281-7" era stato battezzato "Faà di Bruno" ed era pilotato dal tenente Carlo Faggioni. Tale nome però era stato suggerito dal sottotenente Ottone Sponza.

A destra. Il velivolo n° 9, appartenente alla 281ª Squadriglia di seconda costituzione, in partenza per una missione nel Mediterraneo.



LA VOLPE DEL 24° GRUPPO C.T.

Il 24° Gruppo Caccia che ci interessa in questo caso specifico, viene formato a fine ottobre 1940 a Tirana (Albania) dalle Squadriglie 354^a e 355^a (già del 21° Gruppo), con una forza di 26 FIAT G.50 e un Caproni Ca.111 di supporto. Quasi subito si sposta su Berat, ma, secondo le esigenze, opera anche su basi come Devoli e Durazzo, oltre la già citata Tirana. L'impiego principale è la scorta dei bombardieri che agiscono contro obiettivi in territorio greco e jugoslavo.

Terminato il conflitto nell'area balcanica, nell'aprile 1941, il 24° Gruppo torna sul suolo nazionale e assorbe temporaneamente le Squadriglie 361^a e 395^a già appartenenti al 154° Gruppo Autonomo. La dislocazione è Grottaglie con la 354^a e 355^a, cui si aggiunge la 370^a (ex 153° Gruppo); la 361^a a Lecce e la 395^a a Brindisi.

Il 19 luglio 1941 il 24° Gruppo si trasferisce in Sardegna a Monserrato, ed è strutturato sulle Squadriglie 354^a, 355^a e 370^a, mentre la 361^a e la 395^a si staccano e diventano autonome. Alla data del 1 agosto 1942, la dislocazione del 24° è ad Elmas con le Sq. 354^a e 370^a, mentre la 355^a ha base ad Alghero. Il compito principale è sempre la scorta ai bombardieri e aerosiluranti. I velivoli in dotazione risultano essere 19 FIAT CR. 42 e 16 FIAT G.50. Per quanto possa sembrare strano, in tal compito il FIAT CR.42 è favorito in quanto vanta un'auto-nomia maggiore.



Visto che, al momento, la nostra attenzione va all'insegna della Volpe che addenta un gallinaceo, possiamo tralasciare il seguito operativo del reparto. Infatti, dalle ricerche effettuate da Giovanni Massimello, tale distintivo venne adottato dal 24° Gruppo durante la campagna contro la Grecia-Jugoslavia nell'inverno 1940/41. Sull'appartenenza non esistono dubbi in quanto risulta documentato su una baracca recante l'indicazione "Comando 24° Gruppo". Apposto sulla deriva dei FIAT G.50, come si vede nella foto qui sopra a destra, si nota trattarsi di una macchina di costruzione CMASA, caratterizzata dalla croce caudale a componenti maggiorati che interessavano anche la deriva. Purtroppo al momento non si conoscono immagini che mostrino per intero un velivolo recante detta insegna, e non è un caso singolo. Sono diversi i distintivi della Regia Aeronautica dei quali si conosce l'esistenza, ma sui quali difettano le informazioni riguardanti l'appartenenza o l'utilizzo e i tempi relativi. Con questo lavoro si spera di risvegliare l'interesse in merito e giungere ad accertare qualcosa di più. I colori applicati nella riproduzione sono ipotetici, anche se nel complesso non dovrebbero discostarsi di molto dalla realtà.

A sinistra. Lo stemma della Volpe come appariva sulla deriva dei FIAT G50 appartenenti al 24° Gruppo C.T. durante la campagna contro la Grecia-Jugoslavia nell'inverno 1940-1941.

L'UOMO ELETTRICO DELLA 193^a SQUADRIGLIA B.T.

La 193^a Squadriglia ha fatto parte, fin dalla propria fondazione, dell'87° Gruppo, a sua volta appartenente al 30° Stormo. Questo reparto, costituito il 1° giugno 1931 sull'Aeroporto

di Puntisella, presso Pola, e dedicato inizialmente al Bombardamento Marittimo, era basato su due Gruppi: l'87° (Squadriglie 192^a e 193^a) e il 90° (194^a e 195^a). I velivoli in dotazione erano gli S.55.

Il 25 aprile 1936 lo Stormo si trasformò in Bombardamento Terrestre, adottando gli S.81 e spostandosi dapprima a Poggio Renatico e quindi a Forlì.

A partire dal febbraio 1938 il reparto iniziò il passaggio sui nuovi S.79.

Nel 1939 partecipò da Foggia alla breve campagna albanese. Alla vigilia dell'entrata in guerra, il 6 giugno 1940, il 30° Stormo si spostò, agli ordini del colonnello pilo-

ta Antonio Serra, sull'aeroporto di Sciacca. Da questa base siciliana gli equipaggi del reparto effettuarono bombardamenti diurni e notturni su Malta, oltre a ricognizioni offensive e scorte ai convogli navali diretti in Libia. Il 9 luglio 1940 il comandante della 192^a Squadriglia, capitano Valerio Scarabellotto, cadde in combattimento e fu decorato di medaglia d'oro al valor militare "alla memoria". Per il valoroso comportamento dei suoi uomini nella campagna su Malta dal giugno al settembre 1940, lo Stormo ricevette a sua volta un'ambita decorazione, la medaglia d'argento al valor militare. Le operazioni da Sciacca proseguirono per un altro anno, sempre sugli S.79.

Rientrato a Forlì, lo Stormo, al comando del colonnello Umberto Fiori, si riequipaggiò sui Cant.Z.1007bis e condusse un secondo ciclo di operazioni nel Mediterraneo Orientale.

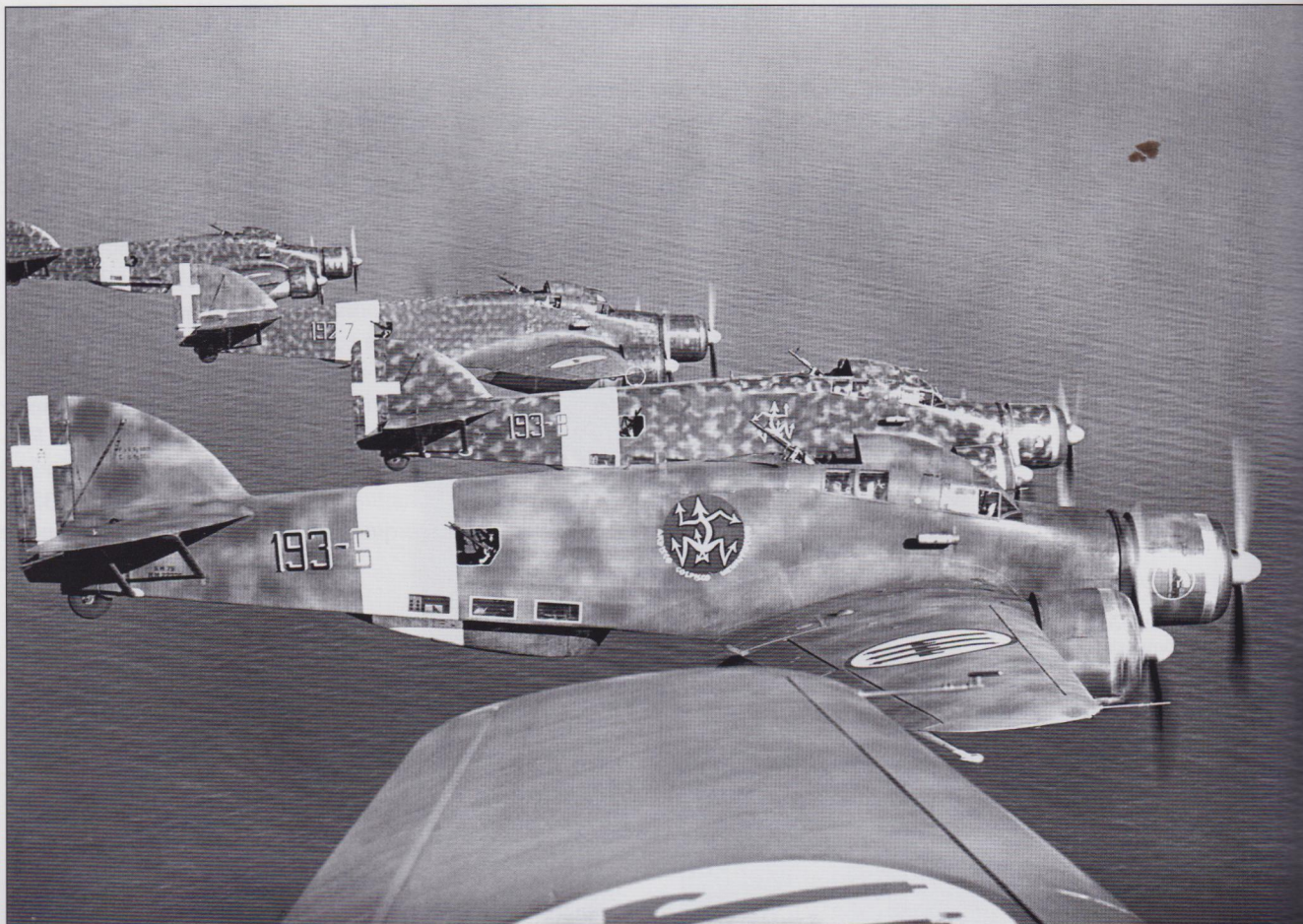
Sotto. L'insegna dell'Uomo elettrico come compariva sul fianco sinistro dell'SM.79 MM. 22326, codificato "193-6". Le piccole coccarde tricolori indicano l'impatto di proiettili ricevuti in missione.



A sinistra, un primo piano dell'insegna che, rispetto all'immagine precedente, mostra diversi fori probabilmente dovuti a proiettili calibro 7,7. Notare come il bordo nero attorno al personaggio sia ben più evidente di quanto normalmente riprodotto. La "toppa" rettangolare in basso a destra, reca l'indicazione "MALTA 10-7-40"; quindi si riferisce a una missione effettuata ben prima dell'adozione dello stemma raffigurato.

Il distintivo dell'"Omino elettrico" fu adottato dalla 193^a Squadriglia nell'autunno del 1940, comandata all'epoca dal capitano pilota Sergio Crosara. Secondo attendibili fonti, fu ideato dal tenente pilota Gino Magnani, nativo di Cesena, prendendo ispirazione dallo stemma del Cesena Calcio, fondato in quell'anno. Esiste documentazione fotografica che altri S.79 dello Stormo, in particolare un paio della 194^a Squadri-

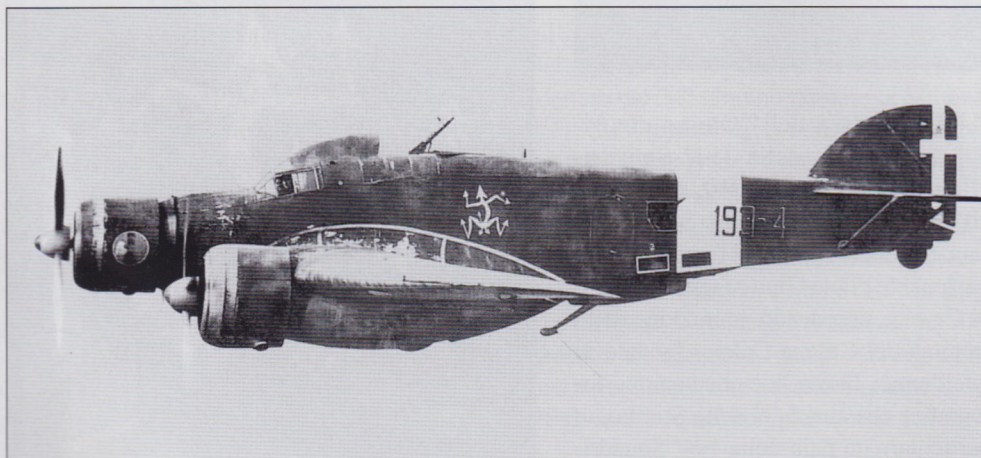




glia ("194-5" e "194-7") utilizzarono il distintivo, ma si trattava probabilmente di aerei ceduti dalla 193^a Squadriglia. Non risulta invece che il distintivo sia stato portato sui Cant.Z. 1007bis durante il secondo ciclo operativo; su questi infatti comparve l'insegna di Stormo: l'Aquila che piomba su un pescecane, recante il motto "Ovunque inflessibilmente".

Tornando all'Uomo elettrico (secondo altri Uomo rana), sembra sia comparso per la prima volta sull' S.79 MM. 22326, codificato "193-6", pilotato appunto dal tenente Gino Magnani, in occasione della missione del 28 novembre 1940, avente come obiettivo il porto della Valletta a Malta. Almeno quella fu la prima missione bellica del nostro pilota. Il disegno della pagina precedente, in alto, riproduce l'insegna come apposta su questo velivolo. Le "toppe" e l'indicazione "Malta 10-7-40" si riferiscono palesemente a leggeri danni riportati in una precedente missione, effettuata nella data indicata. Le due immagini che seguono, sono i riferi-

Probabilmente una delle più belle immagini realizzate nel corso del conflitto, avente come soggetto i trimotori R.A. In primo piano l'SM.79 "193-6". Notare come le mimetiche differiscano fra ogni singolo velivolo.



Bella foto del velivolo "193-4" in volo. La mimetica si presenta notevolmente usurata. Le punte delle ogive, così come per il "193-6" e altri velivoli del Gruppo, sono colorate.



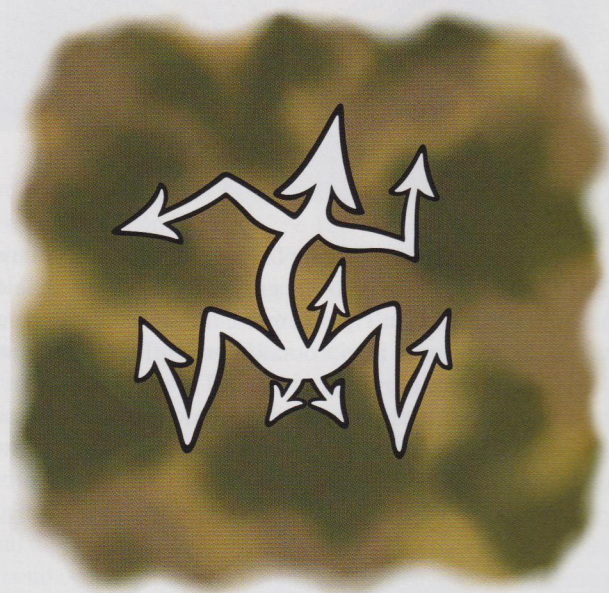
Una vista ravvicinata del "193-4", ripreso dal lato destro, in occasione di una foto ricordo con la mascotte del reparto, documenta come l'apposizione dello stemma in questo caso fosse speculare.

L'Uomo elettrico sulla fiancata di un SM.79 purtroppo anonimo, limitato al solo colore bianco con le interruzioni dovute all'apposizione tramite mascherina. Probabilmente ancora da rifinire con il classico bordino nero.

to in questione, nella quale il fondo risulta ben più scuro del numero individuale "6" che sappiamo essere in rosso. Sul lato sinistro, sotto il numero individuale, compare una "toppa" rettangolare tricolore recante, sulla parte bianca, una scritta interpretata in: "MED. ORIENT. 11-7-40" (sulla correttezza della stessa non vi è certezza, ma va specificato che le abbreviazioni dovrebbero indicare Mediterraneo Orientale



menti fotografici che documentano l'insegna in oggetto. Evidentemente sono state realizzate in tempi diversi poiché sulla seconda sono visibili fori di proiettili di probabile calibro 7,7 non presenti nell'altra. La foto della pagina precedente, in alto, è una fra le più belle e famose realizzate a documento di velivoli R.A. nel corso del conflitto e ritrae in primo piano proprio il "193-6". Notare come non vi siano due soggetti con la stessa mimetica. Come si può osservare, l'insegna nella versione su fondo circolare, completata col motto "Ardisco Colpisco Meninfischio", è presente soltanto sul velivolo in questione, mentre su altri è sempre limitata alla sola figura. Appare identica su entrambi i lati del velivolo e non speculare. Secondo alcuni il colore di fondo sarebbe stato rosso, ma abbiamo optato per l'azzurro proprio in base alla fo-



e non Medio Oriente). Subito sotto, in caratteri chiari ben leggibili: "CHI-MI-TOCCÒ-CI-LASCIÒ-LE-PENNE".

Il disegno qui sopra riproduce invece l'Uomo elettrico come apposto sugli altri velivoli della Squadriglia, come ad esempio sul "193-4" che compare in volo nella foto della pagina precedente. L'immagine in alto si riferisce al lato destro dello stesso velivolo in occasione di una foto ricordo con la mascotte della Squadriglia. Come si può notare, in questo caso il personaggio apposto sull'aeromobile è speculare sui due lati.

Infine l'immagine a lato documenta l'applicazione dell'Uomo elettrico sulla fiancata di un SM.79 purtroppo anonimo; tuttavia, è interessante notare come la figura appaia nel solo colore chiaro, con le interruzioni dovute alla mascherina di base, quindi ancora da rifinire con l'eventuale bordatura.

È possibile che almeno in un caso, su un velivolo codificato "193-8", il colore di base dell'Uomo elettrico e l'ombatura dei caratteri non fosse in bianco, ma in grigio argento.

LA TIGRE DEL 54° STORMO C.T.

Il 54° Stormo oggetto della presente trattazione, che ha per stemma la Tigre, viene costituito a Treviso nel marzo 1941 sui Gruppi 7° (Squadriglie 76^a, 86^a, 98^a) e 16° (Sq. 167^a, 168^a, 169^a) ed è equipaggiato con i Macchi 200.



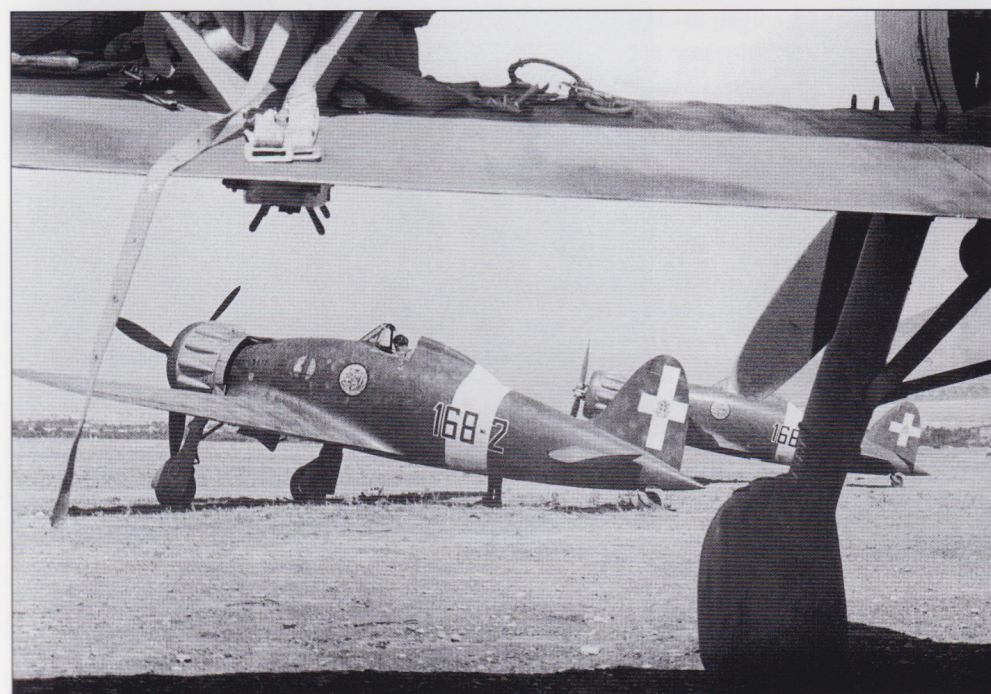
In data 22 maggio 1941, il 7° Gruppo parte alla volta di Comiso, in Sicilia, ove giunge il 25, seguito dal 16° Gruppo che giunge il 12 giugno. In tale periodo, presso la 98^a Squadriglia nasce lo stemma della Tigre ad opera dell'aviere Bolis. Probabilmente egli si è ispirato all'insegna che in passato aveva ornato i velivoli dell'86^a Squadriglia C.T., costituita appunto da una testa di Tigre ruggente, vista però in profilo laterale. Lo stemma realizzato da Bolis, riscuote un tale successo da essere adottato come emblema del 54° Stormo.

Per quanto riguarda il terreno operativo, causa l'attività avversaria che ha preso di mira l'aeroporto di Comiso, a fine agosto, metà dei velivoli vengono decentrati su Gela. A fine

A sinistra. Versione dello stemma che più si avvicina al bozzetto originale. Sopra. La "Tigre" in un'immagine nella quale si possono esaminare molti particolari; è tuttavia ancora priva della scritta 54° Stormo Caccia.



Il Macchi 200 che appare nella foto, è codificato "167-6", probabile M.M. 5907, di produzione Breda e consegnato nell'estate 1941. Qui è ritratto a Palermo Boccadifalco, presumibilmente nel febbraio 1942. Lo stemma della Tigre è in una versione con manto a tre colori, alquanto elaborato, specie nel marrone. Notare come il fascio in fusoliera sia quasi svanito per l'usura e l'azione del sole di Sicilia. La mimetica del velivolo presenta macchie molto allungate in uno schema mai riprodotto nei profili. E' comunque originale ditta Breda. Una foto del velivolo nuovo di fabbrica appare a pag. 55 di Storia Militare n° 171.



Una immagine piuttosto famosa, ma sempre piacevole a vedersi, che ritrae un paio di Macchi 200 appartenenti alla 168^a Squadriglia del 16° Gruppo, probabilmente sul campo di Gela.

Notare come il numero individuale fosse apposto in nero e in rosso apparisse soltanto parte del trattino separatore. Detto numero appare ripetuto sul copricarrello in bianco entro un disco colorato, probabilmente rosso. Il distintivo della Tigre sembra essere quello a tre tonalità, cioè anche col marrone, ma senza la scritta "54° Stormo Caccia".

raneamente a Monserrato, in Sardegna, quale scorta agli aerosiluranti e bombardieri lanciati all'attacco di un convoglio inglese. Quindi, con le Sq. 167^a e 168^a torna a Crotone mentre la 169^a è distaccata a Reggio Calabria. Il 15 luglio, il Comando dello Stormo viene trasferito da Castelvetro a Reggio Calabria. Il 26 luglio la 98^a Sq. giunge ad Araxos, in Grecia, seguita dalla 86^a, mentre la 76^a permane a Pantelleria. A fine settembre 1942, il Comando del 54° Stormo si porta da Reggio Calabria a Caselle Torinese. Verso il 20 di novembre, la 76^a Sq. si sposta da Pantelleria a Castelvetro, poi, a Caselle Torinese, ove giunge il 16 dicembre. Nello stesso periodo, il 7° Gruppo si ritira da Araxos e si ricongiunge a Caselle col resto del 54° Stormo, che riceve dei nuovi piloti e velivoli Macchi 202.

Fra la fine di febbraio e gli inizi di marzo 1943 il 16° Gruppo si porta in Tunisia. Il 20 marzo anche il 7° lascia Caselle e si porta in Tunisia, ove giunge ai primi di aprile. Purtroppo, la situazione per le forze dell'Asse è ormai disperata e le azioni belliche del 54°, volte prevalentemente a frenare gli attacchi avversari, sono ormai gocce in un oceano. L'ultima avviene il 6 maggio 1943. Il mattino dell'8 maggio il 7° Gruppo si trasferisce da Soliman a Korba, ove già vi è il

settembre, il 7° Gruppo opera a Catania, mentre il 16° a Gela. Alla fine del 1941 il 7° Gruppo si sposta su Pantelleria. Entrambi i Gruppi attuano azioni contro Malta e scorta convogli per il Nord Africa. Al 1° gennaio 1942, il comando del 54° Stormo è a Castelvetro, col 16° Gruppo, dal quale è staccata la 167^a Squadriglia che si trova a Palermo. Altre sezioni si trovano a Reggio Calabria e a Comiso, mentre il 7° è a Pantelleria. I velivoli in carico sono 50 Macchi 200 e 24 FIAT CR.42. Nello stesso mese il 54° Stormo viene rinforzato con alcuni Macchi 202 fotografici. Verso la prima decade di giugno il 16° Stormo opera tempo-





16° Gruppo. La sera dello stesso giorno, dopo reiterati attacchi aerei avversari, la situazione velivoli è la seguente: 22 aerei incendiati, compreso un S.81; 6 Macchi 202 gravemente danneggiati e non riparabili; cinque riparabili, dieci efficienti (4 del 7° Gruppo e 6 del 16°). Il giorno 9, alle prime luci dell'alba, quando ormai le truppe avversarie stanno per occupare Korba, sette piloti, appartenenti al 16° Gruppo, decollano singolarmente verso il suolo nazionale. I cinque Macchi 202 del 7° Gruppo invece partono tutti con due persone a bordo; nell'ordine: il sergente maggiore Carletto Magnaghi col capitano Bruno Politi, il sergente Domenico Laiolo col capitano Giuseppe Piseddu, il tenente Enzo Lombardo col capitano Ugo Diappi, il sergente Giuseppe Marconcini con l'aviere Mario Baratta, e infine il capitano Adriano Visconti col tenente Egeo Fioroni. Laiolo, atterrato a Catania, racconta che il motore del suo velivolo, fino a quel momento aveva girato perfettamente ma, una volta spento, non vuole più saperne di andare in moto e, nonostante tutti i tentativi dei meccanici, deve essere sostituito.

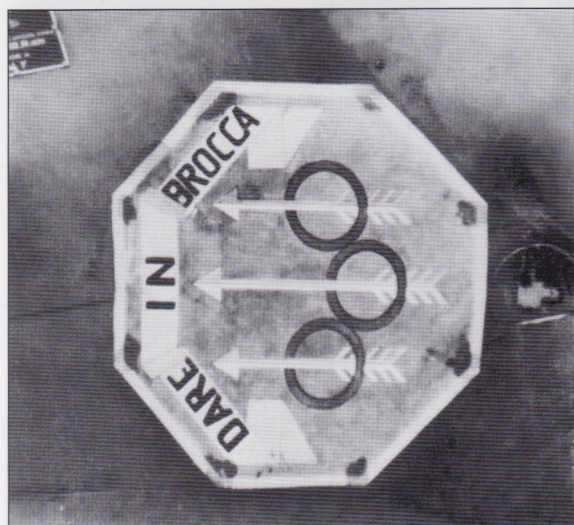
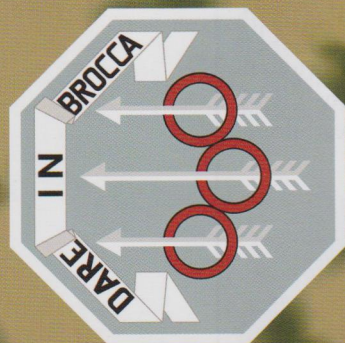
In conclusione: senza considerare il personale di servizio a terra, dei piloti partiti per la Tunisia, soltanto una quindicina torna in attività dopo l'impresa in terra d'Africa; gli altri sono caduti o fatti prigionieri (questi ultimi furono 37). Il 27 maggio 1943, il 54° Gruppo Caccia cessa ufficialmente di esistere.

A chi fosse interessato ad approfondirne l'attività in modo più specifico, consiglio il libro: "Adriano Visconti, Asso di Guerra" di Giuseppe Pesce e Giovanni Massimello - Albertelli Editore.

Riguardo lo stemma della Tigre, come citato in apertura, il successo fu notevole; ideato come stemma della 98ª Squadriglia, fu adottato come insegna del 54° Stormo. Ho notato tuttavia qualcosa di strano nella situazione. Le foto che illustrano velivoli recanti il suddetto distintivo sulle fiancate, sono relativamente poche e, per quanto mi consta, si riferiscono soltanto ai Macchi 200, mentre sappiamo come fossero in carico anche numerosi FIAT CR.42 e, successivamente, anche Macchi 202. Per contro, l'interesse suscitato dello stemma è testimoniato dal fatto che ho potuto reperire diversi primi piani dello stesso fra i quali ho scelto i più significativi. Ne emerge che erano sostanzialmente realizzati con due tipi di mascherine abbastanza diverse fra di loro nello stile. Molto probabilmente, la versione originale, ideata dall'aviere, era utilizzata dal 7° Gruppo, mentre l'altra dal 16°. Nel disegno di pagina 82, è illustrata la versione che risulta più simile al bozzetto di Bolis. La foto che lo accompagna, è quella che ho scelto di riferimento anche se mancante della scritta, essendo quella che mostra meglio i particolari. Il di-

Sotto. La versione della "Tigre" apposta nel dopoguerra sugli F-47 Thunderbolt in forza al 21° Gruppo C.B. Come si può notare, lo stile è praticamente identico a quello della foto di pagina 82, in alto a destra.





Il Macchi 202 codificato "86-8", M.M. 7944, I serie, di produzione Breda, in carico alla 86° Sq., 7° Gruppo, 54° Stormo, di base a Pantelleria. Ripreso probabilmente nel periodo maggio/giugno 1942. Trattasi di un velivolo utilizzato in missioni di scorta e ricognizione. Il pilota ritratto a bordo è molto probabilmente il capitano Pietro Calistri, sebbene molti lo indichino come il tenente Adriano Visconti. Comunque pare che entrambi abbiano avuto occasione di volare sulla macchina in questione. (foto archivio Ferdinando D'Amico e Gabriele Valentini).

segno di pagina 83 con relativo riferimento fotografico, denota uno stile notevolmente diverso: il manto della Tigre è a tre tinte, contro le due del precedente.

Sempre basato sullo stesso tipo di mascherine, abbiamo poi il disegno di pagina 84, con riscontro foto a lato. In tal caso è utilizzata la mascherina del nero, mentre sono presenti pochi ritocchi, probabilmente manuali, di un colore leggermente più scuro del giallo di fondo. In pratica, tale stemma veniva realizzato con mascherine e rifiniture manuali che differenziavano i vari esemplari in particolare nei baffi, bocca e occhi. La cosa strana è che l'insegna, nonostante il favore iniziale, sembra improvvisamente cadere nell'oblio. Quale sia la motivazione non è dato sapere. Forse non ottiene la prescritta approvazione del Ministero. Sta di fatto che sicuramente i velivoli operanti in Tunisia non recavano alcuno stemma di reparto, ma già in precedenza qualcosa era successo. La conferma è nella foto qui sotto del Macchi 202 codificato "86-8" sul quale è apposto un distintivo "sperimentale", realizzato in carta o cartoncino, e incollato sulla fiancata del velivolo. Per la precisione si tratta di un 202 attrezzato per riprese fotografiche, se è pur vero che la sezione dei ricognitori nell'ambito dello Stormo operava con una certa autonomia, ciò non giustifica la ricerca di un nuovo stemma che, fra l'altro, non ha nulla in comune con la Tigre. "Dare in brocca" significa, più o meno, "colpire al centro" o "dritto al segno" ed è praticamente la copia di uno stemma D'Annunziano. Il disegno qui a sinistra lo riproduce senza i visibili segni della colla che invece si notano nel riscontro fotografico a fianco. Ulteriori immagini su tale soggetto sono state pubblicate nel notiziario CMPR n° 3/1990.

Lo stemma della Tigre, tuttavia, ha una seconda vita nel dopoguerra, quando, negli anni 1951/52, torna a ornare la cappottatura motore degli F-47D Thunderbolt in forza al 21° Gruppo del 51° Stormo C.B. Il nominativo radio di tale reparto è "Tigre", per cui qualcuno lo ricollega allo stemma del 54° Stormo e lo propone come segno distintivo dell'unità. La cosa è accettata e, come possiamo osservare nella foto di pag. 84 in basso, lo stile è praticamente identico a quello dell'immagine di pagina 82 in alto a destra, al punto tale da far pensare che possa essere stata ritrovata la vecchia mascherina, oppure che chi ha realizzato quella nuova, ha copiato fedelmente il soggetto della foto succitata.



IL GATTO CON GLI STIVALI.

L'immagine del distintivo riportato sotto, raffigurante un Gatto con gli stivali, è stata ricavata dalla fusione del particolare tratto da due foto sequenziali, reperibili presso l'ECPA Francese di Fort D'Ivry (Reference Cliché DAA 2887 L1/L2). In esse sono ritratti (foto di pagina a fianco) un pilota italiano (dotato di cuffia radiotelefonica tedesca Siemens LKp S 101) in amichevole conversazione con un addetto alla manutenzione tedesco; quest'ultimo seduto sullo stabilizzatore sinistro di un FIAT CR 42, sulla cui deriva appare il distintivo in questione. Dietro sporge il motore di uno Ju 87 appartenente ad una unità tedesca. La natura piatta e desolata del terreno fa supporre trattarsi di una località in Africa Settentrionale, condivisa dalla Regia Aeronautica e dalla Luftwaffe. Come datazione siamo quindi molto probabilmente nel periodo concomitante o successivo al marzo 1941. La sequenza di foto è stata realizzata quasi certamente da un reporter tedesco e non sappiamo come sia finita in un archivio francese. Purtroppo, almeno nelle due immagini disponibili, non vi è alcun elemento per

identificare il reparto d'appartenenza dei velivoli. Sarebbe sempre di estrema utilità poter consultare tutte le foto realizzate in una sequenza o uno stesso rullino poiché, sovente, sono proprio le immagini apparentemente di minor pregio a permettere di collegare il tutto in un quadro più preciso. Purtroppo non sempre la cosa è possibile, anche per questioni economiche, mentre non pare vi sia molto interesse alla cosa da parte delle nostre Autorità; spesso sembra che il passato sia quasi una cosa da dimenticare o cancellare.

Tornando alla nostra insegna, il fatto che sia apposta sulla deriva del velivolo, e realizzata a spruzzo con una mascherina alquanto complicata, fa escludere un'insegna personale a favore di quella d'un reparto (Squadriglia).

Il Gatto, armato di pistole e bombe sotto braccio, dovrebbe essere un chiaro riferimento ad una unità con compiti di caccia e bombardamento. Gli stivali paiono in condizioni alquanto precarie, forse un'allusione ai velivoli in dotazione, certamente non fra i più moderni e qualificati per i compiti richiesti. Il nostro personaggio schiaccia, col piede destro, un cappello a cilindro, chiaro riferimento all'avversario britannico. Del tutto sconosciuto il significato di quello che sembra essere un 10 posto sotto la coda del personaggio.



Nelle foto l'insieme appare monocromatico su fondo bianco, ma, specie se si schiarisce leggermente l'originale, il bordo del cappello appare perfettamente visibile, staccandosi dal pennacchio. Questo mi ha fatto supporre che almeno quest'ultimo particolare fosse in colore diverso; il possibile utilizzo di una pellicola ortocromatica, infine mi ha fatto orientare verso il rosso, come si può vedere nel mio disegno.

Speriamo che, portando certe insegne ad una maggior diffusione e visibilità fra gli appassionati, si possa scoprire qualcosa di più.



Quest'immagine sembra aver fissato un momento di serena tranquillità, ma nasconde una realtà diversa e per certi versi misteriosa. Una pianura desolata, probabilmente in nord Africa, uno Stuka pronto per una missione con l'armamento di caduta già appeso sotto le ali, un pilota italiano, riconoscibile dalla tuta Marus, ma calzante insolitamente un caschetto volo tedesco con auricolari, in atteggiamento più che cameratesco con un tecnico della Luftwaffe, tranquillamente seduto sui piani di coda di un FIAT CR.42 italiano recante un inedito stemma sulla deriva. Sono diversi gli elementi che appaiono inconsueti e senza risposta, almeno al momento. C'è da augurarsi che la curiosità che ne scaturlisce ci porti prima o poi a spiegazioni concrete.



LO SPAURACCHIO: IL DISTINTIVO DEL 22° GRUPPO CACCIA TERRESTRE.

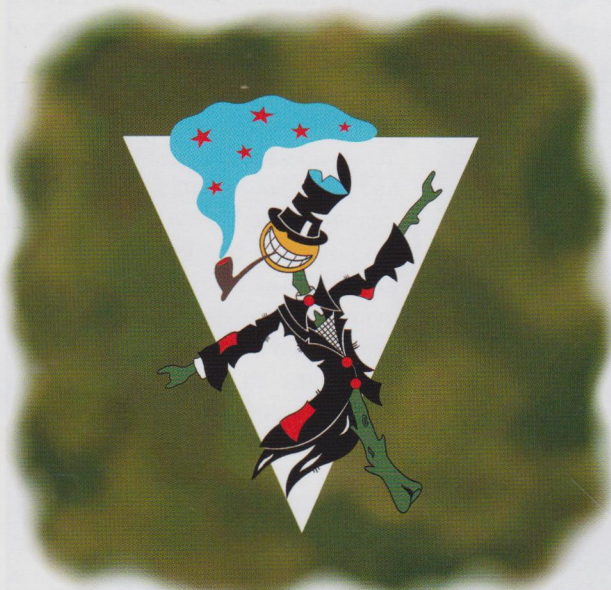
La storiografia collega la nascita del distintivo, avente per soggetto il celebre Spauracchio (o Spaventapasseri), in occasione del combattimento avvenuto nei cieli sovietici, in data 27 agosto 1941, a seguito del quale i piloti italiani del 22° Gruppo Autonomo C.T., decollati dall'aeroporto di Kriwoj Rog, dichiarano di aver riportato una schiacciante vittoria sui velivoli della VVS (Aeronautica Militare Sovietica). In realtà, il bozzetto originale, opera dell'allora sottotenente pilota Giuseppe Biron, reca l'indicazione: Tirana, luglio 1941.



È comunque vero che la sua adozione effettiva sulle fusoliere dei velivoli Macchi 200 in dotazione, avviene quando il Gruppo, formato dalle Squadriglie 359^a, 362^a, 369^a e 371^a, si trova già in terra di Russia. La permanenza del 22° Gruppo sul suolo russo si protrae dal 26 agosto 1941 fino all'aprile 1942, quando ottiene il cambio dal 21° Gruppo C.T. Un periodo impegnativo e duro per i piloti che si trovano a operare nel rigido inverno russo con equipaggiamento assolutamente inadeguato. Il Gruppo vanterà molti successi, ma anche diverse perdite in vite umane fra le qua-

Sopra, a sinistra. Riproduzione della prima versione dello Spauracchio apparsa sulle fiancate dei Macchi 200 in forza al 22° Gruppo C.T. e relativa foto di riferimento

A sinistra L'insegna apposta sul velivolo del comandante il 22° Gruppo, maggiore Giovanni Borzoni (sotto).





Le foto sopra si riferiscono tutte al velivolo del comandante il 22° Gruppo, maggiore Giovanni Borzoni.



Quella rappresentata sotto è la versione dello Spauracchio apparsa sulle fusoliere dei Reggiane Re 2001.



li anche il capitano Giorgio Innicelli, comandante la 369ª Squadriglia; alla sua memoria verrà conferita la medaglia d'oro al V.M.

Oltre che i succitati Macchi 200, lo Spauracchio viene applicato su almeno un Caproni Ca. 133, appartenente alla 369ª Squadriglia, caratterizzato dall'insolito allungamento degli scarichi lungo le fiancate della fusoliera, forse per sfruttarne il calore emanato, ma che sicuramente non ne rendeva agevole l'accesso all'interno. Un soggetto abbastanza particolare, con una mimetica a due colori per le superfici superiori, comunque con prevalenza di verde, la fascia in fusoliera e le estremità alari inferiori in giallo, e, pare, il solo numero di Squadriglia avanti detta fascia, senza quello individuale. Un profilo del soggetto in questione appare a pag. 49 di AirMag Hors Serie n° 5 intitolato: "L'aviation italienne sur le front de l'Est". Per i riferimenti fotografici vedi pag. 26 della stessa pubblicazione, pag. 29 Ali d'Italia n° 20, pag. 86 "Ali sulla Steppa", e pagg. 14 e 16 AVIONS n° 85, Aprile 2000.

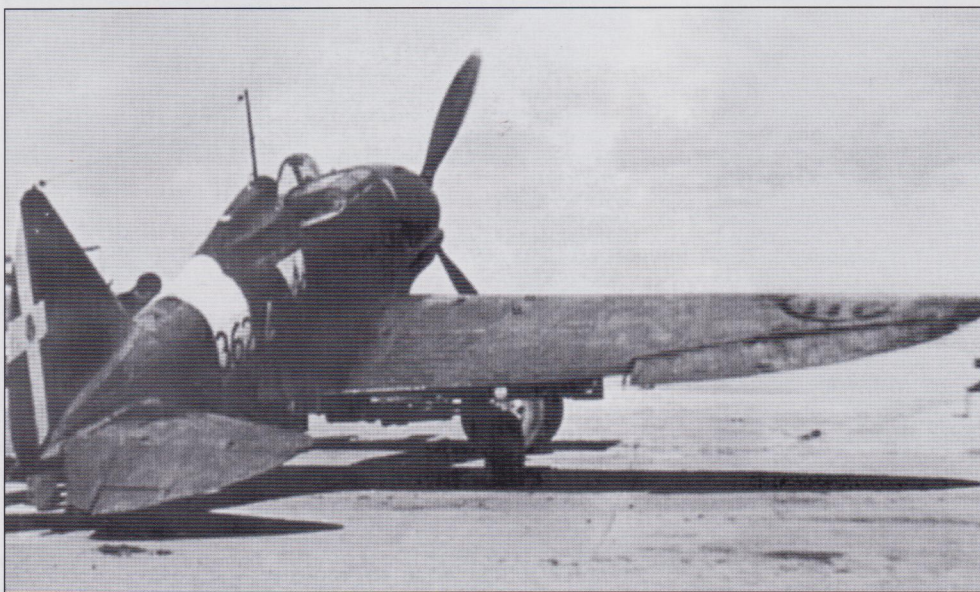
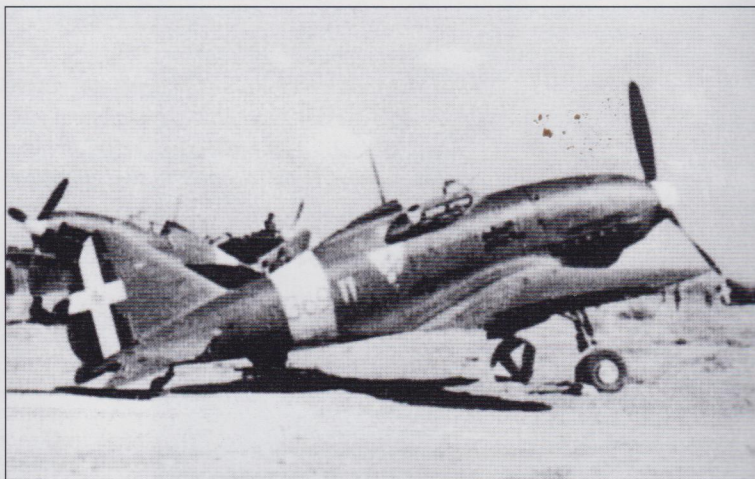
Il disegno (pagina precedente in alto a sinistra) illustra la versione originale che comparve su entrambe le fiancate dei Macchi 200 appartenenti al 22° Gruppo C.T. (vedi foto stessa pagina in alto a destra). Notare come il colore dei bastoni che formano il corpo del personaggio, all'epoca non fosse marrone, ma verde. Non farsi fuorviare per quanto riguarda l'andamento del bordo superiore del fondo rosso, che, nella foto, appare falsato da una scrostatura.

Il secondo disegno (pagina 88 in basso) è una variante che risulta documentata su un solo velivolo, quello del comandante il 22° Gruppo Autonomo C.T., maggiore Giovanni Borzoni. Le immagini (foto di pagina 88 in basso e qui sopra) si riferiscono infatti tutte al suo velivolo che era caratterizzato dall'arretramento del distintivo in fusoliera, dopo la fascia gialla, e senza il caratteristico fondo rosso. L'immagine a colori denota una netta prevalenza del colore verde. Il numero 22° in fusoliera è munito di Gradi apposti entro un rettangolo di fondo bianco, essendo evidentemente già presenti prima dell'applicazione del colore giallo sulla fascia in fusoliera.

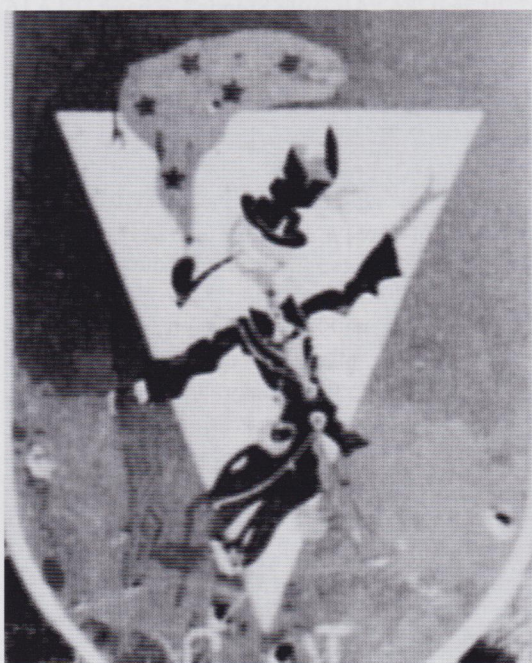
Rientrato in Italia, a Ciampino, il 22° Gruppo viene riarmato con i Reggiane Re 2001. Il primo di questi giunge al reparto il 1° luglio 1942; gli altri a seguire.

Il 12 agosto prima azione bellica partendo da Monserrato, in Sardegna. Il 10 settembre spostamento del Gruppo a San Pietro di Caltagirone, in Sicilia; poi, il 7 ottobre a Sciacca per azioni su Malta. Dopo varie azioni nello scacchiere mediterraneo, il 23 dicembre il 22° Gruppo riceve l'ordine di versare i suoi velivoli al 24° e rientra appiedato a Capodichino.

La riproduzione dello Spauracchio della pagina 89 in basso illustra la versione applicata sui Reggiane Re 2001, come si può vedere dalle immagini



Nelle foto di questa pagina, è illustrata la versione dello Spauracchio applicata sui Reggiane Re 2001. Sebbene la qualità delle foto sia carente, si può notare, come la "fumata" dello Spauracchio non debordi dal triangolo bianco che supporta l'insegna.



ni pubblicate in questa pagina. Purtroppo la qualità delle foto esistenti è molto scadente, per cui, nel riprodurre i particolari del soggetto in questione, ci si è basati su una delle immagini (a lato) che ritraggono lo stemma presente sulla baracca Comando, documentato in una sequenza di almeno tre scatti, dopo essere stato colpito da alcuni proiettili durante un mitragliamento effettuato da velivoli delle forze aeree alleate. Probabilmente, per rendere maggiormente visibile il soggetto nel debordamento sul fondo verde, il "corpo" dello Spauracchio è stato variato in marrone. Notare come nelle foto ove appare lo Spauracchio sui Re.2001, la "fumata" non debordi dal triangolo bianco.

Tornando al nostro reparto, dopo essere rimasto senza velivoli, nel febbraio 1943 riceve alcuni Dewoitine D.520,



Sopra. Riproduzione dello stemma come apposto sulla fascia bianca dei Macchi 202 e Reggiane 2005 in carico al 22°.

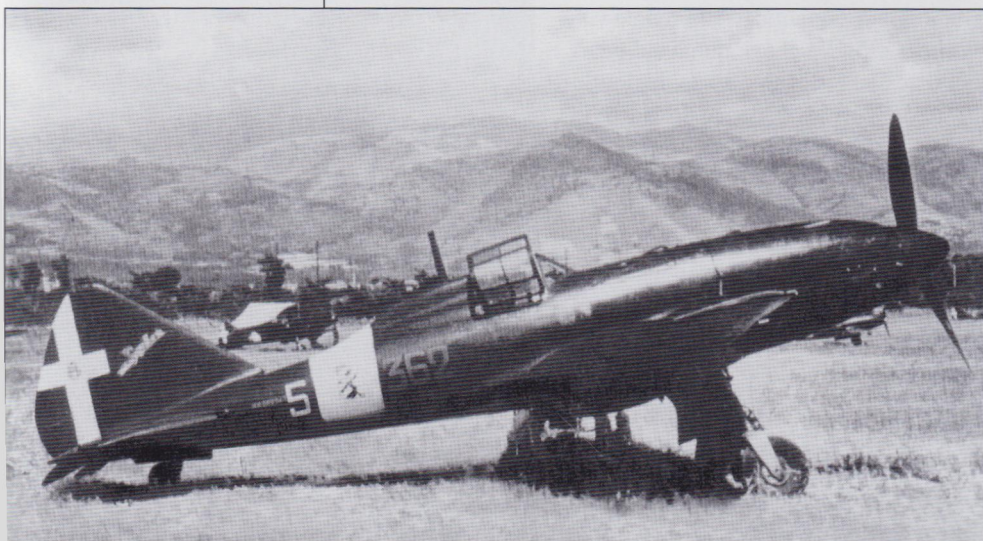
oltre ai Macchi 200 e 202. A marzo il maggiore Vittorio Minguzzi, comandante del 22° Gruppo ottiene di utilizzare presso il reparto il prototipo del Reggiane Re 2005. Su tale velivolo, il 2 aprile riesce ad abbattere un B-24 nei cieli di Napoli. Nello stesso mese arrivano altri Re 2005 oltre ad altri Macchi 202. Gli Re 2005 verranno presi in carico dalla sola 362ª Squadriglia.

L'ultimo volo di un Re 2005 avviene il 25 agosto 1943 poiché da tale data i voli vengono sospesi per motivi precauzionali a causa di vibrazioni anomale riscontrate nelle manovre in picchiata. I voli continuano comunque con gli altri tipi di velivolo; infatti, l'ultima vittoria da parte di un pilota del 22° è quella conseguita dal tenente Alfeo Mazzitelli su Macchi 202 ai danni di un P-38 il pomeriggio del 7 settembre 1943.

La riproduzione illustrata qui a fianco si riferisce infatti alla versione apparsa sulle fasce bianche delle fusoliere dei Macchi 202 (foto sotto) e dei Reggiane 2005 (foto in basso). In questo caso ovviamente non compare più il tipico triangolo bianco. Per quanto riguarda i particolari del soggetto, si è preferito evitare, per quanto possibile, di copiare il lavoro altrui, per cui ci si è basati principalmente su foto che riportavano il poco che restava sulla fusoliera dell'unico Re 2005 presente nel nostro paese, nella speranza di esserci avvicinati almeno in parte alla realtà.



A destra. Bella immagine del Macchi 202 "369-12" in volo nei cieli del sud Italia.



La fine del 2° conflitto mondiale non determina la scomparsa dello Spauracchio; infatti tale insegna è stata utilizzata fino ai giorni nostri, avendo ornato anche le prese d'aria degli F-104 in forza al 22° Gruppo, 51° Stormo all'A.M.I.

Una foto del Re 2005 "362-5" MM 092347 che presenta linee filanti da vero "cavallo di razza"

GIGI TRE OSEI

Probabilmente tutti coloro che si interessano almeno un po' di aviazione conoscono il distintivo che reca il simpatico motto: "Gigi Tre Osei", ma sicuramente sono ben pochi quelli che ne conoscono le origini e la storia.



Luigi Caneppele, in tuta bianca, ripreso con un compagno accanto al FIAT CR 42 "363-7", probabilmente sul campo di Caselle Torinese.

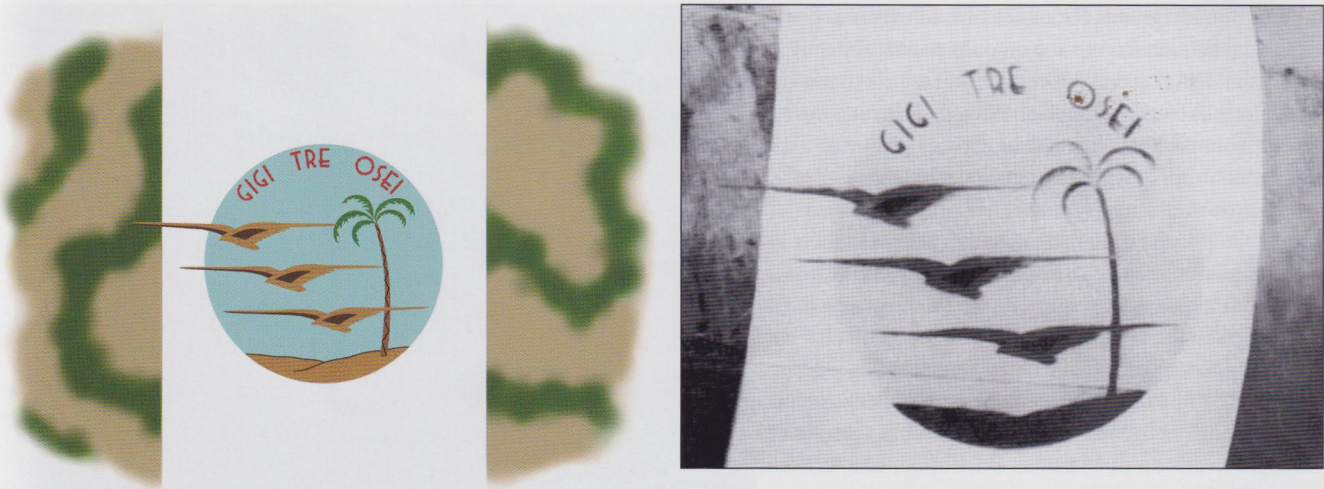
In realtà "Gigi tre osei" era un personaggio in carne e ossa e all'anagrafe risultava essere Luigi Caneppele, nato a Lavarone (TN), il 23 settembre 1913.

Completati gli studi superiori a Trento, si iscrive alla facoltà di Ingegneria Meccanica presso il Politecnico di Milano ed entra a far parte del Centro Studi ed Esperienze di Volo a Vela, ove si mette rapidamente in luce, diventandone uno dei migliori piloti al punto da entrare a far parte della squadra nazionale di volo a vela ed essere selezionato per le Olimpiadi di Berlino del 1936. In tale competizione conquista il primato italiano di durata con un volo di sei ore e due minuti. Conseguita la laurea in ingegneria con tesi sulla progettazione aeronautica, si arruola come ufficiale di complemento nella Regia Aeronautica. Alla scuola volo di Pescara ottiene il brevetto di pilota militare che appunta sul petto in abbinamento a quello "C" di aliantista che era costituito da tre aquile stilizzate. Quando viene assegnato al 150° Gruppo Caccia, Squadriglie 363^a (vedi foto sopra, ove Luigi appare in tuta bianca), 364^a, 365^a di base a Caselle Torinese, i compagni gli chiesero cosa fossero e lui, in dialetto trentino rispose: "Tre osei". Da quel momento Luigi Caneppele diviene per tutti "Gigi tre osei". Al momento dell'entrata in guerra dell'Italia, "Gigi" si trova a Trapani-Milo, in Sicilia, col grado di sottotenente pilota in forza alla 384^a Squadriglia, 157° Gruppo C.T. Poco dopo viene trasferito in Africa Settentrionale (Libia) presso la 78^a Squadriglia, 13° Gruppo, 2° Stormo. Distintosi in numerosi combattimenti, si conquista una medaglia d'argento al valor militare.

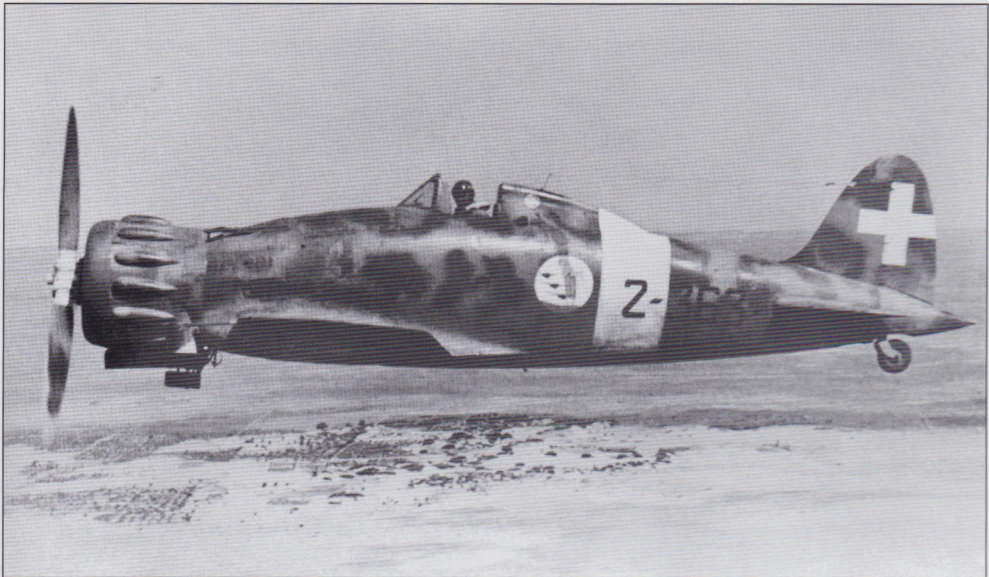
Nel febbraio 1941 il 13° Gruppo torna in patria, nell'Italia settentrionale. "Gigi" è trasferito alla 77^a Squadriglia, sempre nello stesso Gruppo. Durante un volo di addestramento, esagera un po' in manovre acrobatiche non richieste e "scassa" il velivolo. Per punizione viene inviato

Sotto. La tomba di "Gigi Tre Osei" nel cimitero di Bengasi. Notare la presenza dello stemma sulla pala velivolo che funge da lapide.

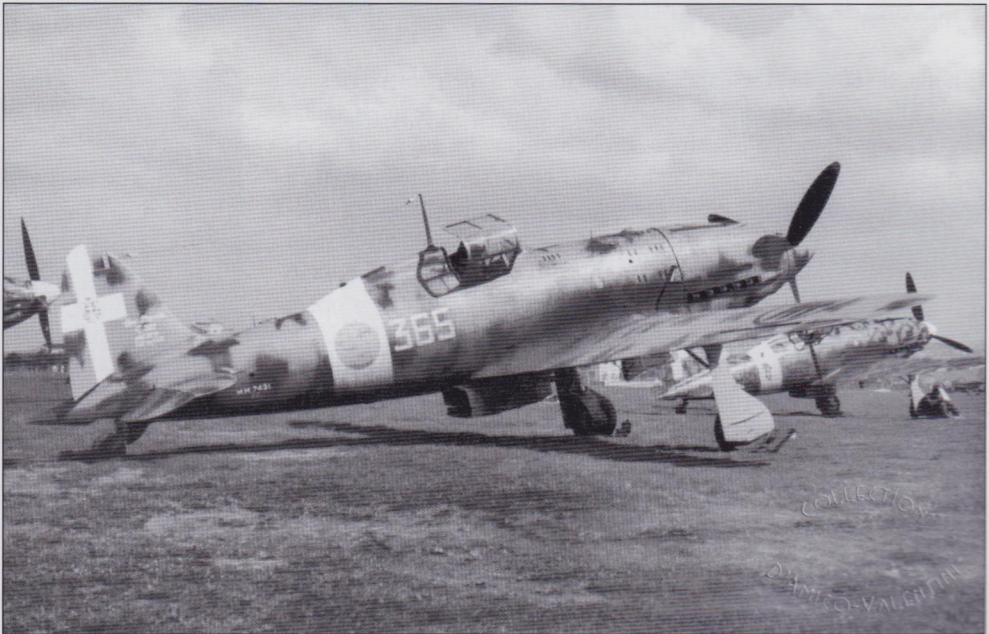




Sopra. La riproduzione dello stemma nello stile adottato su velivoli Macchi 200 e 202. La foto in alto a destra ne è il riferimento.



Il Macchi 200 "363-2", in volo nel cielo nord africano. Notare come la posizione dello stemma sui Macchi 200 potesse cambiare anche nell'ambito della stessa squadriglia. (archivio Fabio Bianchi)



Il Macchi 202 IV^a
Serie di produzione SAI,
codificato "365-1" MM 7431.
(collezione D'Amico-Valentini).

ad una Squadriglia di Ricognizione Marittima. La cosa è vissuta molto male e quando capita che, nel dicembre 1941, il 150° Gruppo, in fase di trasferimento in Africa, fa tappa nei pressi della sua base, si presenta al Comandante, maggiore Antonio Vizzotto, supplicandolo di riprenderlo con sé. Per combinazione, un pilota del 150°, il sottotenente Maurizio Nicolis di Robilant, si ammala e Vizzotto cede alle insistenze di Gigi Caneppele che ritorna quindi a combattere col solito entusiasmo e valore negli stessi cieli di un anno prima.

Il 1° febbraio 1942 si offre volontario per pilotare un S.81 che deve trasportare personale ed equipaggiamento in trasferimento da Agedabia verso la base più avanzata di Martuba. Purtroppo, una tempesta di sabbia lo obbliga a un atterraggio di emergenza a Benina, ma, causa la visibilità praticamen-



Sopra. Il particolare dell'insegna "Gigi Tre Osei" sul velivolo illustrato nella pagina precedente in basso. (Collezione D'Amico-Valentini).



Bella foto in volo del 202 "365-3"; in questo caso si tratta di un velivolo di produzione Macchi.

Sotto. Una delle versioni dello stemma "Gigi Tre Osei" da tuta adottate dai piloti del 150° Gruppo.

te nulla, il velivolo si schianta e prende fuoco. Sette persone riescono ad allontanarsi in tempo, ma per altre cinque, fra le quali anche Gigi Caneppele non c'è scampo. Probabilmente ha già perso la vita o i sensi battendo la testa contro il cruscotto. Gli viene assegnata una seconda medaglia d'argento, ma questa volta alla memoria. Sulla pala d'elica contorta che viene utilizzata come lapide, posta sulla sua tomba, sotto le diciture di rito, compare il distintivo che d'ora in poi adorerà i velivoli del suo reparto. Tale lapide risulta sia opera proprio del sottotenente di Robilant, il pilota sostituito da Gigi Caneppele. Uno stemma che ha un immediato successo, aparendo sui Macchi 200 (foto pagina precedente al centro), 202 (foto stessa pagina in basso) e i successivi Me 109 sempre del 150° Gruppo C.T.

Dopo l'armistizio dell'8 Settembre 1943, e la successiva creazione della Repubblica Sociale Italiana nel nord Italia il 23 settembre 1943, il distintivo comparve nuovamente sul muso dei velivoli appartenenti alla 1ª Squadriglia, 2° Gruppo Caccia dell'ANR, nei primi mesi del 1944, probabilmente per volere del capitano Ugo Drago, già compagno e amico di "Gigi" Caneppele.





Sopra. Lo stemma come riprodotto su una cartolina del reparto.



Ed eccoci alle varie versioni del distintivo in oggetto.

L'esemplare di pagina 93, è la prima versione comparsa sia sui Macchi 200, sia sui 202. L'immagine a fianco del disegno è il relativo riferimento fotografico. La posizione al centro della fascia bianca era prerogativa dei Macchi 202, mentre sui Macchi 200 poteva variare notevolmente, sia in avanti che indietro, per cui conviene controllare sempre le immagini fotografiche nel caso di possibili riproduzioni di un determinato velivolo. In fase di realizzazione dello stemma, ci si è reso conto che la scritta "Gigi Tre Osei", normalmente riprodotta in nero nei vari profili, in realtà appariva in tonalità che non poteva corrispondere a tale colore, per cui sono state effettuate alcune ricerche scoprendo che ben due diverse versioni da tuta del distintivo (vedi foto di pagina 94 in basso, ove appare una di queste), più quella metallica, o la cartolina del reparto (foto a lato) recano tutte la dicitura in rosso, per cui ci si è attenuti, logicamente, a tale tinta.

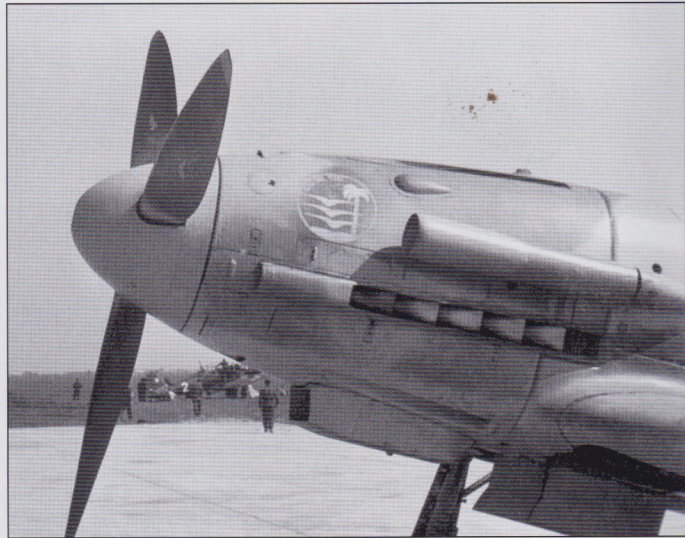
La versione qui sotto a sinistra è quella comparsa successivamente sui Messerschmitt Bf 109, nelle versioni sia F che G, dei quali il 150° Grup-



A lato. Riproduzione della prima versione a colori apposta sui Bf 109 in forza al 150° e, sopra, relativa immagine di riferimento.

Sotto. Riproduzione del distintivo nella successiva riproduzione semplificata, limitata al solo colore bianco, e relativa immagine che lo raffigura sulla fusoliera di un Bf 109 appartenente alla 364° Squadriglia.





po (Squadriglie 363^a, 364^a, 365^a) venne dotato a partire dall'Aprile 1943, sulle basi di Caltagirone, prima, e Sciacca poi. La foto al centro della pagina precedente fa da riscontro e si riferisce quasi certamente ad un Bf 109G appartenente alla 365^a Squadriglia.

Il disegno di pagina 95 in basso e la foto a fianco dello stesso, illustrano una versione semplificata che, a livello temporale, risulta essere successiva quella a "colori". Sarà l'ultima del distintivo "Gigi Tre Osei" a comparire sui velivoli della R.A., visto che nel luglio 1943 il 150° Gruppo cesserà la propria attività.

La scomparsa del 150° Gruppo, tuttavia, non significò la fine dello stemma nel corso della 2° G.M. Nell'aprile 1944, l'insegna "Gigi Tre Osei" compare nuovamente sul muso dei Fiat G.55 prima (foto pagina precedente in alto



In alto a sinistra. La riproduzione della versione apparsa sul muso dei velivoli appartenenti alla 1^a Squadriglia, 2° Gruppo Caccia

Nelle due foto sopra, l'insegna come compariva sulla copertura motore dei FIAT G.55 appartenenti alla 1^a Squadriglia, 2° Gruppo Caccia dell'ANR. (Collezione D'Amico-Valentini).

A lato. Lo stesso particolare su di un Bf 109 G-10. Suona più come una curiosità che un cambiamento effettivo il fatto che dal 1° febbraio 1945 la 1^a Squadriglia del 2° Gruppo Caccia venga rinominata 4^a Sq.



Sopra. Una insolita versione documentata soltanto su di un Saiman 200, in forza presso la 1^a Sq., 2° Gr. ANR, utilizzato per collegamento.

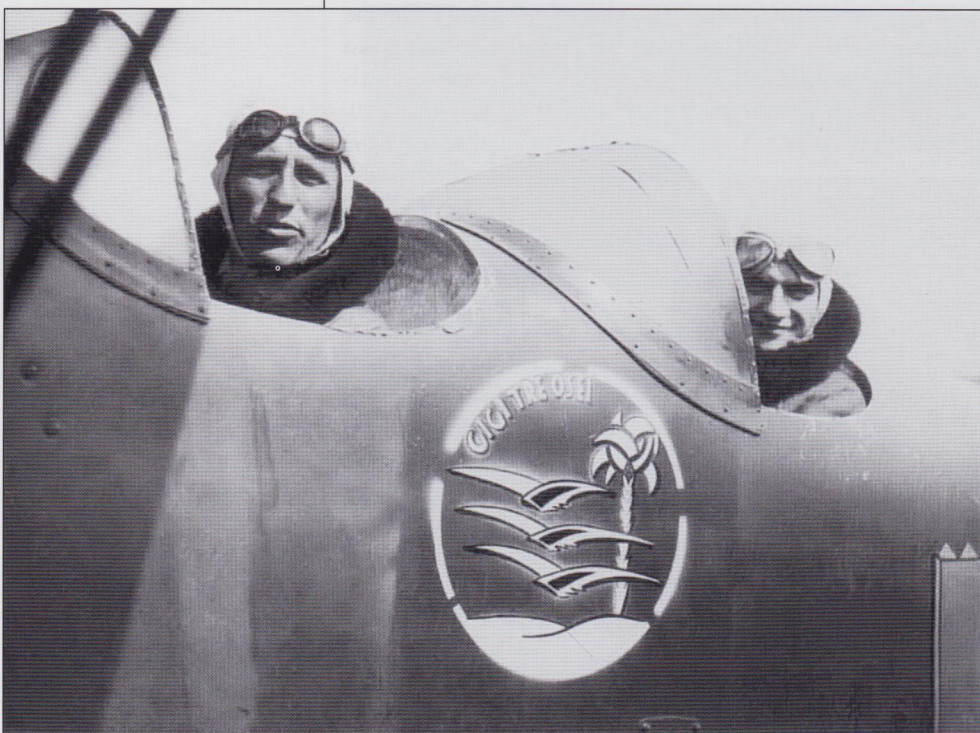
In alto a destra e sotto, le foto di riferimento dell'insegna citata. (collezione D'Amico-Valentini)

a destra e al centro) e Bf 109 poi (foto stessa pagina in basso), appartenenti alla 1^a Squadriglia, 2° Gruppo Caccia dell'ANR, probabilmente su iniziativa del Cap. Ugo Drago. Il disegni di pagina 96 che riproduce tale versione del distintivo in oggetto, si discosta notevolmente da quanto si è visto in giro fino ad ora, ma l'attenta osservazione della foto succitate mostrano particolari che non erano stati presi in considerazione; ad esempio, l'insolito fusto della palma costituito da elementi a V rovescia. Per ultima, una variante ANR (disegno sopra), documentata fotograficamente (foto sopra) sulla fiancata di un Saiman 200 da addestramento o collegamento. Sebbene appaia in una sola immagine fotografica, non si poteva

certo tralasciare visto l'insolito e piacevole effetto dell'insieme.

Per coloro che fossero interessati ad approfondire ulteriormente la storia del 150° Gruppo, i velivoli e le loro colorazioni, si consiglia vivamente una visita al sito: <http://www.150gct.it/static.php?file=static/Colore.htm> ove compare un interessante lavoro a cura di Francesco D'Amico.

Quale bibliografia su Luigi Caneppele, l'ottimo articolo: "Gigi Tre Osei" di Giovanni Massimello su Storia Militare n° 64 (Gennaio 1999) con diverse foto a corredo, e "Araldica del Cielo" pagg. 41/44 di Franco Pagliano, Rizzoli Editore.



IL LEONE DEL COMANDO INTERCETTORI (41° STORMO)

Il 15 febbraio 1942 viene costituito, a Treviso S. Angelo, il Comando Intercettori "Leone" al comando del Generale Attilio Biseo, composto dal 41° Stormo (ex B.T.), dal 1° Nucleo Addestramento Intercettori (NAI), pure di base a Treviso e comandato dal Ten. Col. Secondo Revetria, e la Scuola Volo Senza Visibilità (SVSV), sul campo di Linate e al comando del Ten. Col. Antonio Moscatelli, sostituito nel novembre 1942 dal Col. Mario Bonzano.

Il 41° Stormo Intercettori è suddiviso in due Gruppi: il 59° al comando del Magg. Bernardo Quattrococchi, è formato dalle Squadriglie 232^a e 233^a. Il 60° è comandato dal Magg. Mario Curto, (poi, dal 23 giugno 1943 dal Cap. Aramis Ammannato) ed è formato dalle Squadriglie 234^a e 235^a.

Il campionario di velivoli a disposizione, nel periodo di attività del Reparto, comprendendo ovviamente quelli del NAI e della SVSV, e presenti anche in un solo esemplare, è incredibilmente vario ed eterogeneo: Avia

FL.3, Bristol Beaufighter, Bücker 131 Jungmann, Caproni Ca 164, Ca 309, 310, 313, 314, Caproni-Vizzola F.5, Cant Z. 1007, Dewoitine D.520, Dornier Do 217 J-1 e J-2, FIAT BR.20, CR.30, CR.42, G.50, Macchi MC.200, Messerschmitt Bf 110 C-3, Nardi 305, 315, Reggiane RE.2000, 2001, Ro.41, Saiman 202, S.79, SM.81.

La localizzazione operativa delle Squadriglie è la seguente: la 232^a Sq., in data 16 febbraio 1942, è di base sul campo di Treviso S. Angelo al comando del Cap. Ottorino Triboldi e dispone dei seguenti velivoli: un Ca.164, un Ca.313 e due CR.42, portati a sei poco dopo. Il 4 agosto 1942 si sposta da Treviso a Venegono. Il 10 novembre a Torino-Caselle e ha in carico dei RE 2001 e qualche D.520. Il 16 Maggio 1943 a Metato (Pisa) ove riceve ulteriori Dewoitine D.520. Il 1° luglio opera a Ciampino Sud; l'11 luglio a Littoria. Il 7 agosto si porta a Lagnasco (CN) e, a quanto pare, ha in carico solo dei Re.2001.

La 233^a Sq. il 16 febbraio 1942, è basata sul campo di Treviso ed è comandata dal Cap. Giovanni Scagliarini; ha inizialmente in dotazione un Ca.164, due Ca.313, due CR.42 e un FN.305. Il 15 settembre 1942 si porta da Treviso a Venegono; il 24 settembre è a Torino-Caselle, nel febbraio 1943 a Lonate Pozzolo. Qui riceve quattro Dornier Do 217 e precisamente, in data 23 febbraio 1943, lo J-1 W.Nr. 1288 e lo J-2 W.Nr. 1361; il 15 maggio lo J-2 W.Nr. 1262 e il 31 maggio lo J-1 W.Nr. 1251.

Lo stemma del Leone riprodotto come appariva su velivoli come il Dornier Do 217.



A lato. Il pannello originale, recante l'insegna del Leone dormiente, conservato presso il museo Caproni di Trento. (foto Rudy lemmy).



In agosto detti velivoli vengono ceduti alla 235^a, (il W.Nr. 1251, va perso per piantata motori l'8 agosto 1943 ai comandi del Ten. Giuseppe De Michelis, appartenente alla 235^a Sq.) e la squadriglia si sposta a Lagnasco, con la 232^a, e come essa, ha in dotazione prevalentemente dei Re.2001.

La 234^a Sq., sempre il 16 febbraio 1942, sul campo di Treviso è agli ordini del Cap. Giancarlo Ghedini e dispone di un Bücker, un Ca.164, quattro Ca.313, due CR.42 e due Saiman 202. Il 15 settembre 1942 si porta da Treviso a Venegono, ma nel periodo 16 maggio 30 giugno 1943 una sezione opera anche a Metato con D.520, CR.42 e RE 2001.

La 235^a Sq., il 16 febbraio 1942, è al comando del Cap. Aramis Ammannato. Ha in dotazione un Bücker, un Ca.164, sei Ca.313, due CR.42 e due Saiman 202. Il 21 ottobre 1942 si trasferisce da Treviso a Lonate Pozzolo. Qui riceve i velivoli richiesti alla Germania, che dovrebbero essere più idonei ai compiti di caccia notturna di quelli di produzione nazionale, e precisamente: tre Messerschmitt Bf 110 C-3, il primo dei quali, W.Nr. 964, giunge in Italia il 9 luglio 1942 ai comandi del Cap. Ezio Vaschetto; poi ne seguono altri due recanti i W.Nr. 1358



Entrambe le foto di questa pagina documentano l'apposizione dello stemma sulle fiancate di Dornier Do 217 J-1.



e 1804 (quest'ultimo va perso il 5 febbraio 1943 ai comandi del Maresciallo Livio Benetti, che urta degli alberi nei pressi di Lonate Pozzolo). Il 25 settembre 1942 giunge anche il primo Dornier Do 217 J-1 pilotato dal Ten. Silvio Miozzi, seguito da un secondo il 2 ottobre ai comandi del Cap. Aramis Ammannato (velivoli W.Nr. 1264 e 1272). Successivamente, nel corso del 1943, prende in carico anche i seguenti: J-1 W.Nr. 1321, 1347, 1348, e J-2 (con RDL) W.Nr. 1316, 1358, 1361. A bordo di un Do 217, perde la vita il Magg. Mario Curto in data 23 giugno 1943, finito nel canale Villoresi

A sinistra. Un primo piano dell'insegna sulla fiancata di un Ca.313. Come si può notare, corrisponde in ogni particolare all'esemplare conservato presso il museo Caproni di Trento.

per abortito decollo probabilmente per perdita potenza motori.

La 235ª Sq. ha occasione di prendere in carico anche il Bristol Beaufighter Mk 1C, matricola T4887, (finito in nostre mani per errore del pilota che, il 7 gennaio 1942, atterra a Magnisi - Siracusa - credendo di essere a Malta). Lo si fa pilotare al maggior numero di piloti possibile, ma il 23 gennaio 1943, il Ten. Ercole Norace Zedda, arriva corto sulla pista di Lonate Pozzolo e, nel tentativo di dare motore, chiude invece le manette che hanno corsa inversa rispetto quelle italiane; il velivolo cade in stallo causando la morte del pilota.

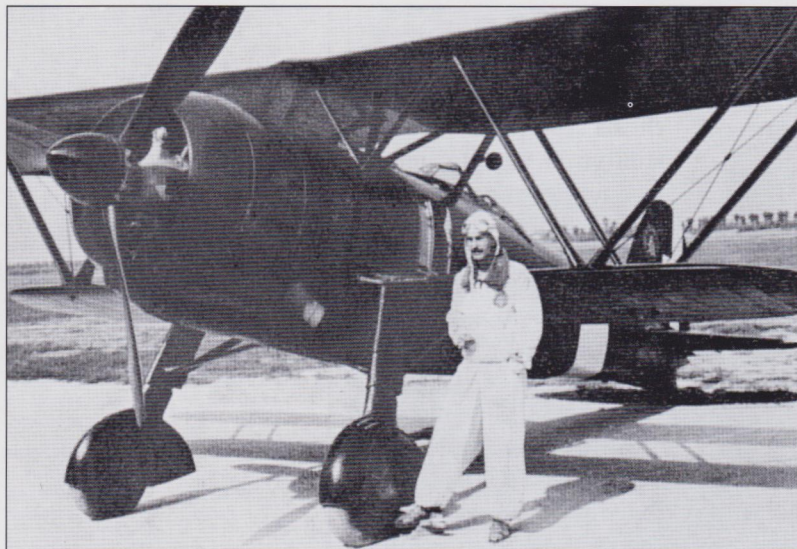
In data 15 gennaio 1943, il Comando Intercettori "Leone" viene sciolto per divenire, il 1º febbraio 1943, Comando Caccia e Intercettori "Leone" con sede a Tortona (AL). Il 1º luglio dello stesso anno è messo in posizione "quadro" e i due Gruppi che lo costituiscono diventano autonomi.

Le intercettazioni di velivoli avversari, da parte delle unità succitate sono numerose, ma le uniche due sicuramente attribuibili ad opera di suoi piloti sono quella del 20 novembre 1942, da parte del Cap. Giovanni Scagliarini, comandante della 233ª Sq., che, a bordo di un FIAT CR.42 decollato da Caselle, abbate l'Halifax DT571 recante i codici "MP-M", precipitato nei pressi di Bardonecchia. La seconda è quella ottenuta dal Cap. Aramis Ammannato che a bordo di un Dornier Do J-1, in data 17 luglio 1943 abbate il Lancaster ED692 codificato "EM-W", schiantatosi nel greto del Ticino presso Vigevano.

Tornando un attimo ai velivoli in dotazione alle Squadriglie sopra elencate, va fatto notare come i vertici della R.A. abbiano preso in considerazione, come velivolo nazionale più idoneo all'attività di intercettazione notturna, il Ca.314, fortunatamente poi scartato a favore del Ca.331. Ma



Una vista più ampia dello stesso Ca.313. Notare il numero individuale 5 riportato sul copricarrello.



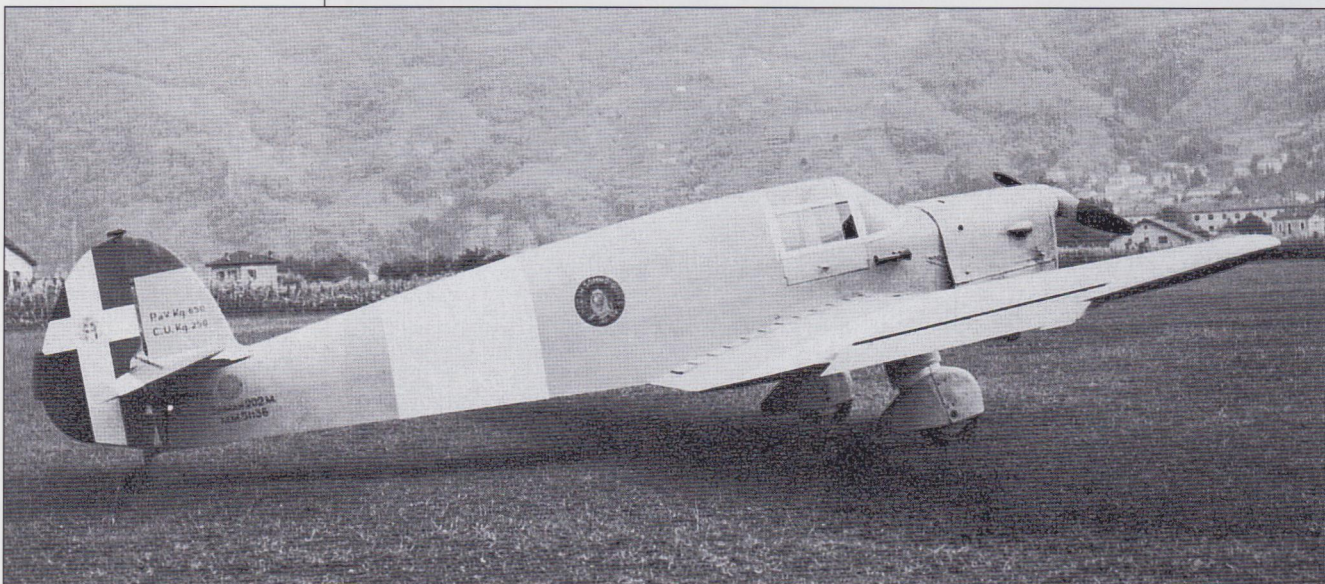
I CR.42 operanti presso il 41° Stormo Intercettori "Leone" furono numerosi, ma poche le immagini che li ritraggono, specie recanti lo stemma del reparto. Eccone un esemplare del tutto anonimo, ma che ne denota l'appartenenza proprio per la presenza del Leone sulla deriva.

Bella immagine di un Saiman 202, MM. 51136, atterrato in territorio svizzero, a Bellinzona, il 10 settembre 1943, in seguito ai noti fatti armistiziali. Da un calcolo effettuato, il diametro dello stemma risulterebbe di circa 35-36 cm.

Nel periodo immediatamente successivo all'8 settembre 1943, la maggior parte dei velivoli in dotazione cade in mano tedesca, salvo una ventina di Re.2001 appena consegnati, nuovi di fabbrica o revisionati, presenti sul campo di Lagnasco che vengono sabotati per ordine del Cap. Triboldi proprio per evitare che se ne impadroniscano gli ex alleati.

Veniamo ora all'insegna del 41° Stormo Intercettori. Purtroppo non sappiamo chi fu l'ideatore e realizzatore della stessa; quasi certamente la denominazione "Leone" costituì l'ispirazione di base e il Leone semidormiente, contornato dal motto: "Nec in somno quies" (pressapoco: Neppure nel sonno ho quiete) è particolarmente azzeccato e gradevole. Il disegno di pagina 98 lo riproduce così come appariva su velivoli come il Dornier Do 217 (non vi è alcuna referenza fotografica che ne documenti l'apposizione su di un Bf 110), e la foto di pagina 98 (ad opera di Rudy Lemmi) illustra il pannello conservato presso il museo Caproni di Trento. Le immagini di pagina 99, documentano la presenza appunto sul muso di Do 217. Le successive della pagina a fianco, mostrano lo stemma su un Caproni Ca. 313. Come si può notare, è identico in ogni particolare a quello sui Dornier, quindi realizzato tramite l'uso di mascherine. La foto qui in alto documenta l'apposizione sulla deriva di un anonimo FIAT CR.42, mentre quella sotto sul Saiman 202 MM. 51136 atterrato in territorio svizzero, a Bellinzona, il 10 settembre 1943.

In tempi recenti, lo stemma succitato, seppur con qualche variazione nello stile, è tornato ad ornare gli sportelli di accesso degli elicotteri dell'85° Gruppo SAR.



IL DISTINTIVO DELLA VESPA ARRABBIATA



Purtroppo non sappiamo chi sia stato l'ideatore del distintivo in oggetto, ma, da quanto esposto nel libro di Carlo Lucchini ed Enrico Leporni, Gino Rossato Editore, dedicato al 3° Stormo C.T., costituito dal 18° Gruppo con le Squadriglie 83^a, 85^a, 95^a, e il 23° Gruppo con le Squadriglie 70^a, 74^a, 75^a, nel luglio 1942, ritrovandosi riunito al completo sul campo di Abu Haggag, in territorio egiziano, sotto il comando del Tenente Colonnello Tito Falconi, decide di

adottare un unico emblema che lo caratterizzasse. Nasce così la Vespa arrabbiata (o incacchiata), che, con ghigno feroce, brandisce un pugnale e i guantoni da pugile. Il pugnale farebbe riferimento al 23° Gruppo, che con i suoi Macchi C 202, espletava compiti di Caccia pura, mentre il 18° Gruppo, con in dotazione i Macchi 200, svolgeva anche compiti di bombardamento e assalto, riconducibili ai guantoni da pugile.

Nel disegno in alto ho ambientato lo stemma su un Macchi 202 della 70^a Squadriglia. Per la verità sembrerebbe che all'epoca, detta Squadriglia adottasse i codici col solo bordino bianco (ogni Sq. dello Stormo applicava codici in stile diverso), ma è pur vero che i pochi velivoli ritratti all'epoca, nel momento in cui sono stati fotografati (vedi foto di pagina 104 in basso), non presentavano l'apposizione completa dei contrassegni, mentre successivamente al ritorno in patria, avvenuto fra marzo e aprile 1943, i codici di appartenenza rivelano essere a tinta piena con bordo bianco (vedi foto pagina 105 in alto), per cui ho ipotizzato il colore conforme alla disposizione n° 10 del 5 aprile 1927 che prescriveva l'adozione del nero per la numerazione di Squadriglia, e il rosso per il numero dell'apparecchio. In effetti, tali colori, se ripresi con pellicola ortocromatica (non sensibile al rosso) appaiono nella stessa tonalità, ma



Su questo Macchi 200 appartenente alla 85^a Squadriglia, 18° Gruppo, appare chiara l'apposizione del distintivo recante la scritta "3° stormo c.t.". Si tratta del velivolo utilizzato dal tenente Giuseppe Re, ripreso probabilmente sul campo di Abu Haggag, in territorio egiziano. (archivio Fabio Bianchi)



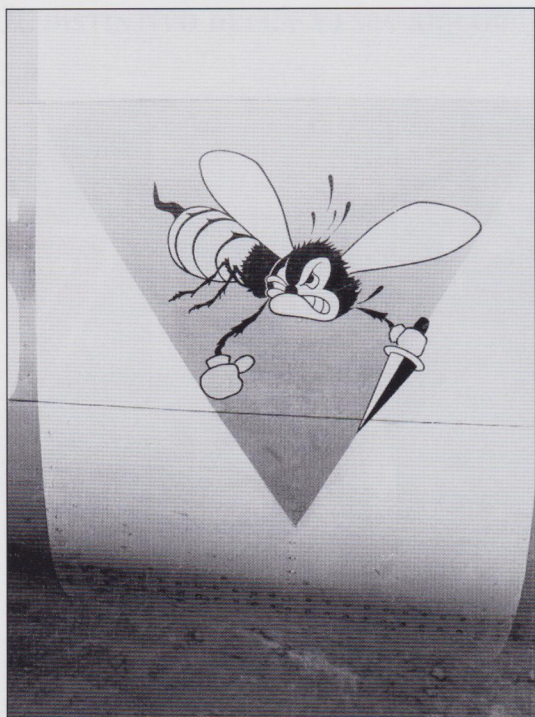
L'interpretazione attuata è una ipotesi, non una certezza. Le foto della pagina a fianco, si riferiscono al Macchi C 202 codificato 74-6, ove è visibile lo stile della scritta "3° stormo c.t.", in carattere minuscolo, sul distintivo. Ovviamente esisteva anche la versione senza dicitura e un bel primo piano di questa appare nell'immagine della pagina seguente in alto.

Come già citato, nel marzo 1943, il 3° Stormo inizia il rientro in patria dall'Africa settentrionale. La base temporanea è Torino Caselle, ove i piloti possono riposarsi, pur continuando ad allenarsi su Macchi 202 nuovi di fabbrica, ma anche sui Dewoitine D.520 di preda bellica.

A fine giugno lo Stormo si trasferisce a Ciampino, ove la 70ª Sq. ricevette i Bf 109G dal 9° Gruppo. Subito dopo si trasferisce sul campo di Cerveteri (Roma). Il disegno di pagina 105 al centro, si riferisce all'apposizione del distintivo sulla fascia bianca di un Bf 109G apparte-



Due immagini che si riferiscono al Macchi 202, codificato "74-6", con mimetica a macchie del tipo ramificato, che lo denota facente parte della produzione della ditta Breda. Stante le ricerche di Giovanni Massimello, dovrebbe trattarsi di un VI° Serie con probabile MM 8377. Anche in questo caso l'interesse maggiore è costituito dalla presenza della scritta sul distintivo indicante l'appartenenza al 3° Stormo C.T.



nente a detta Squadriglia, mentre la foto a fianco del disegno, sebbene non sia delle migliori come qualità, è di notevole interesse per il fatto che dimostra come l'insegna venisse realizzata tramite mascherine. Ovviamente la Vespa non compare solamente sui Bf 109, ma è documentata in foto l'apposizione sui Macchi 202 di tarda produzione Breda, con mimetica a fitte macchie verdi, codificati 70-2 e 70-3.

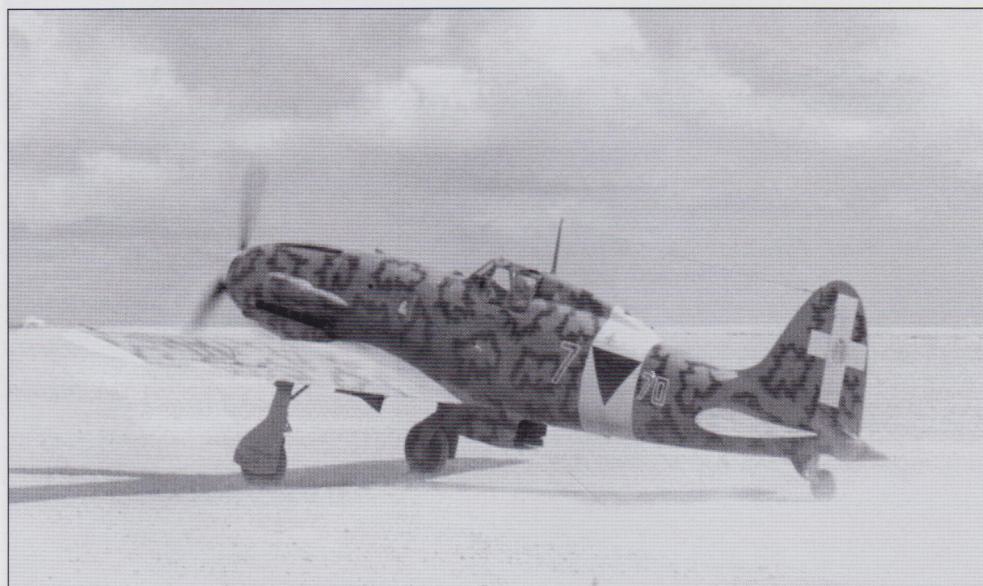
Dopo i fatti dell'8 settembre 1943, il giorno 10 dello stesso mese, i velivoli vengono messi fuori uso per non cadere in mani avversarie, mentre il 13 settembre 1943, il Ten. Colonnello Tito Falconi decide lo scioglimento dello Stormo.

Questo, tuttavia, non decreta la fine del distintivo Vespa arrabbiata. Infatti, con la costituzione dell'ANR, esso compare nuovamente sui Macchi 205 appartenenti alla 2ª Squadriglia, 1º Gruppo

Bel primo piano della Vespa arrabbiata apposta su un Macchi 202 probabilmente appartenente alla 75ª Squadriglia. In questo caso non appare la dicitura indicante l'appartenenza al 3º Stormo C.T.

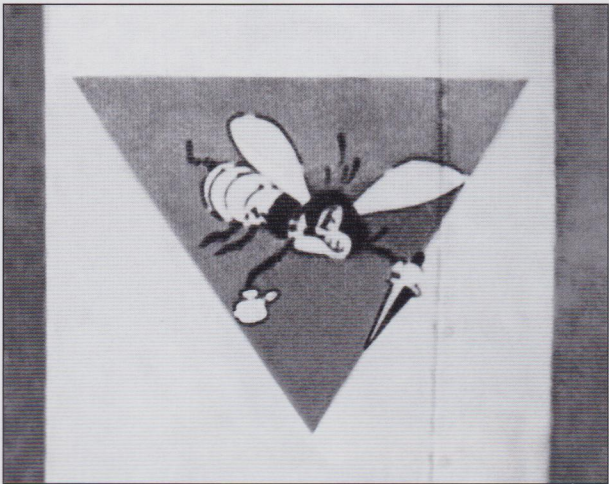


Una pattuglia di velivoli appartenenti alla 75ª Squadriglia in procinto di decollare da un campo tunisino nel 1943. Il primo velivolo, MM 9024, è quello del maggiore Luigi Filippi e reca l'insegna di comandante del 23º Gruppo. In questo caso il distintivo della Vespa arrabbiata appare completo della scritta "3º stormo c.t.". Il secondo velivolo non reca alcuna insegna e presenta una insolita mimetica a macchie grandi. Il terzo reca il solo triangolo azzurro.

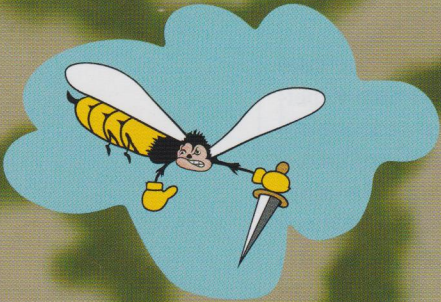


Bella immagine di un 202, appartenente alla 70ª Squadriglia, in procinto di decollare. Dovrebbe trattarsi del velivolo MM 9050 del tenente Giorgio Santamaria Piccolini. Sulla fascia bianca appare soltanto il triangolo azzurro, ancora da completare con l'apposizione della Vespa. I codici sono riprodotti nel solo bordino bianco; non sappiamo se questo fosse lo stile in uso al momento, o se anche questi dovessero essere completati con l'inserimento del colore.

Ora siamo in territorio nazionale, probabilmente a Cerveteri. Come si può osservare, i numeri sono in colore pieno col solito bordino bianco. Purtroppo non abbiamo elementi per identificare con sicurezza il tipo di emulsione fotografica utilizzata. Se fosse ortocromatica, teoricamente il numero individuale potrebbe essere in rosso, ma questa è soltanto un'ipotetica possibilità.



Sopra. La Vespa arrabbiata come compariva sulla fiancata di un Messerschmitt Bf 109G-6 in forza alla 70° Squadriglia, 23° Gruppo, 3° Stormo, a Cerveteri, nel mese di agosto 1943. Sebbene l'immagine sia di qualità scadente, le interruzioni sul corpo dell'insetto dimostrano come esso venisse realizzato tramite mascherine ed eventualmente ritoccato manualmente.

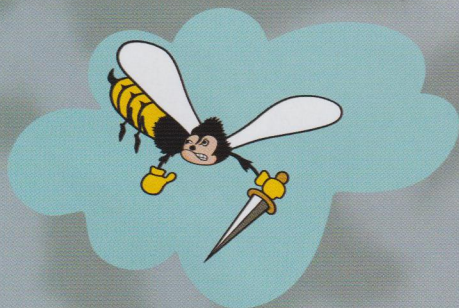


La Vespa arrabbiata come compariva sui due lati dei Macchi 205 appartenenti alla 2° Sq., 1° Gruppo Caccia ANR (foto a lato e a pagina 106 a destra). Come si può notare, l'insetto è rivolto verso lo stesso senso, mentre la "nuvoletta" di fondo è speculare.



Caccia, di base a Campoformido a fine gennaio 1944. Qui viene applicata una variante della Vespa, non più nel classico triangolo rovesciato, ma in una nuvoletta. Il distintivo, sebbene in forme molto simili, viene applicato manualmente, per lo più ad opera dell'aviere Alfredo Pennasso, per cui ogni esemplare differisce dall'altro. Nel disegno della pagina precedente in basso, ho cercato di riprodurre quello che appare nell'immagine al suo fianco, cioè il lato sinistro di un Macchi 205, normalmente poco documentato in foto (un primo piano dell'insegna sul lato destro, forse dello stesso velivolo, appare a pag. 178 di AeroFan n° 66/1998). Come si può notare, la nuvoletta è speculare, mentre la Vespa appare sempre rivolta a destra. Nella foto qui a fianco, l'insegna ha una forma leggermente diversa, più simile all'immagine della foto in basso, che raffigura un 205 nei colori RLM 74 e 75, in luogo dei precedenti Nocciola Chiaro e Verde Oliva Scuro.

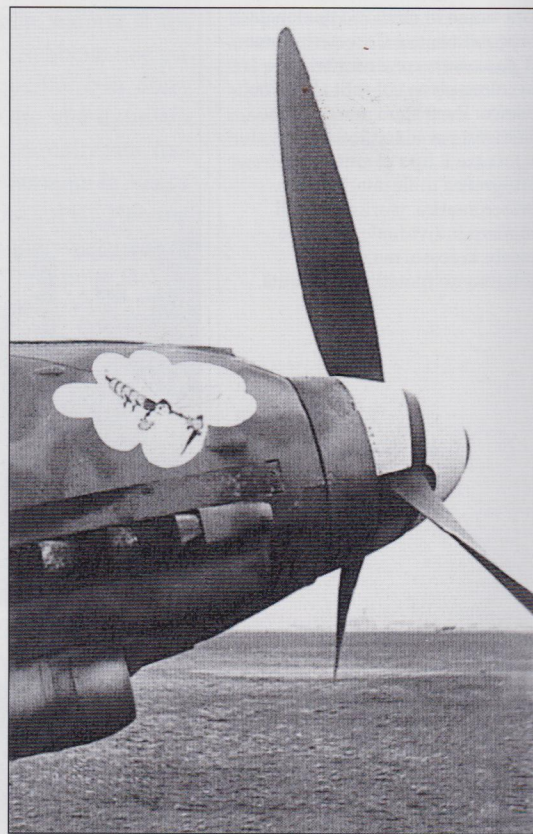
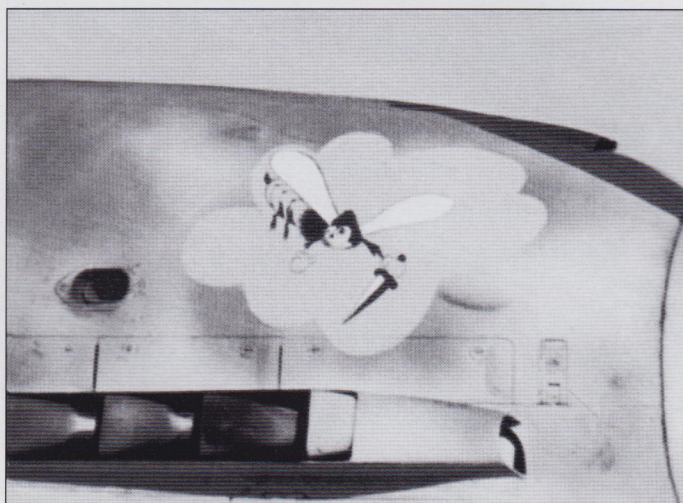
Il disegno sotto si riferisce infatti a questa seconda immagine. Purtroppo non è possibile correggere del tutto la distorsione dovuta all'angolo di ripresa e alla superficie convessa sulla quale appare applicata l'insegna.



distintivo sia stato apposto sui successivi Bf 109 G.

Nel dopoguerra è stato costituito nuovamente il 3° Stormo, ma con compiti di ricognizione tattica in luogo della precedente caccia terrestre.

Anche l'emblema, costituito da 4 gatti, si ricollega maggiormente alle specialità del bombardamento e degli aerosiluranti. Infatti, il personale, in origine, proveniva prevalentemente dallo Stormo Baltimora, quindi con compiti e tradizioni ben diverse da quelle rappresentate dal-



Si può dire che la vita operativa della Vespa arrabbiata ha termine nell'agosto 1944 con l'operazione Phoenix, attuata dal Maresciallo Wolfram Von Richthofen; infatti non risulta che tale

la ormai storica e famosa Vespa.

Comunque, è un'insegna che si è fatta rispettare in guerra e anche dopo, visto che il suo ricordo è tutt'altro che affievolito. A tal proposito ritengo sia giusto ricordare l'opera del compianto amico Carlo Lucchini che, con Enrico Leporni, ha permesso la realizzazione di un volume fra i migliori apparsi sulla storia della nostra aeronautica.

La Vespa sul lato destro di un Macchi 205 nella successiva colorazione a base di grigi RLM 74 e 75 per le superfici superiori.

IL MASTINO DEL 160° GRUPPO C.T.?

Il 160° Gruppo Autonomo C.T. si costituisce a Tirana dopo l'occupazione dell'Albania nell'aprile 1939. È formato inizialmente dalle Squadriglie 393^a e 394^a, mentre la 395^a, destinata al Gruppo, viene invece dirottata al 154°. La dotazione iniziale è formata da CR.32 lasciati dal 6° Stormo. Quando l'Italia entra in guerra, il reparto, comandato dal tenente colonnello Raffaele

Colacicchi, riceve i CR.42 e con questi partecipa alle operazioni nei Balcani.

Nel febbraio 1941 l'organico viene rinforzato dalla 375^a Squadriglia, all'epoca comandata dal capitano Virginio Teucci. Il 160° Gruppo ha quindi stabilmente le tre tradizionali squadriglie: 375^a, 393^a e 394^a. Successivi comandanti sono il maggiore Oscar Molinari e il tenente colonnello Fernando Zanni. Al comando di quest'ultimo il Gruppo si sposta nell'agosto 1941 in Libia, a Bengasi K2, dove si dedica essenzialmente alle scorte navali, con qualche operazione su Gialo e nel Fezzan.

A partire dall'aprile 1942 inizia a ricevere i Fiat G.50. Rientrato dall'Africa verso fine anno viene riequipaggiato con i Reggiane RE 2001 e combatte in Sardegna agli ordini del maggiore Michele

Mandara. Una sezione, dotata di G.50 e CR.42 è inviata nell'aprile 1943 ad Ajaccio nella Corsica occupata.

Il distintivo del "mastino", documentato già in Africa sulla deriva di un CR.42 catturato nel Fezzan dai francesi, è scarsamente rappresentato, per cui non è dato sapere con certezza se appartenesse al 160° Gruppo o a una delle sue squadriglie.

Come già accennato, a volte un distintivo, pur essendo ben documentato nella sua essenza e apposizione, può risultare quasi sconosciuto nell'effettiva appartenenza e utilizzo. Il "mastino", raffigurato nella riproduzione in alto, ne è un tipico esempio. Abbiamo il riferimento fotografico (a lato) che ben lo riproduce sulla fiancata destra della deriva di un FIAT CR.42, più un'altra immagine (pagina seguente), pubblicata a pag. 121 del

L'insegna del Mastino, così come compariva sulla deriva di un FIAT CR 42 di stanza sulla base di Ajaccio, in Corsica.



P.a.V. Kg. 1720



libro "Regia Aeronautica e Armee de l'Air", di Giancarlo Garelo, Edizioni Bizzarri, e, in piccolo formato, a pag. 29 di Ali d'Italia n. 6, ove appare sul FIAT G.50 MM. 4964. Purtroppo la presenza di persone davanti all'aereo, non permette di appurare né il codice velivolo, né quello della Squadriglia di appartenenza. Tuttavia sembra che le immagini disponibili siano state realizzate ad Ajaccio, in Corsica, ove, dall'aprile del 1943, era stata distaccata una sezione del 160° Gruppo Caccia Terrestre della R.A.

Quale unico dato certo, in merito a detta sezione, sappiamo che in data 7 settembre 1943, dispone di due FIAT CR.42 e un FIAT G.50 efficienti.

Sempre alla stessa data, il resto del Gruppo, costituito (teoricamente) dalle Squadriglie 375^a, 393^a, 394^a è di base a Olbia Venafiorita (Sardegna) con 12 Re.2001 efficienti.

Tornando all'insegna in oggetto, essa rivela fantasia, buon gusto e abilità da parte dell'ideatore e realizzatore.

Il motto, in dialetto che non siamo in grado di identificare con certezza, è comunque facilmente traducibile in "Qui che vengano"; la presenza del mastino lascia intuire il possibile risultato per gli eventuali intrusi.

Questo stemma farebbe pensare almeno a un distintivo di Squadriglia se non di Gruppo, ma in merito, al momento, non abbiamo nulla di documentato oltre quanto sopra già accennato, e il fatto che esso compaia sulla deriva di un FIAT CR.42 catturato dai francesi. Di quest'ultimo, al momento, si è vista soltanto una pessima foto recante già i contrassegni dei nuovi proprietari, quindi con la cancellazione di ogni traccia precedente, salvo appunto lo stemma in questione.

C'è da augurarsi che prima o poi sia possibile appurare qualcosa di più, facendo in modo che il distintivo non resti soltanto un ricordo ed esempio della fantasia di uno sconosciuto compatriota.



Un gruppo di piloti appartenenti alla sezione del 160° Gr. di base ad Ajaccio nel 1943, davanti il FIAT G.50 MM. 4964, un III^a Serie di produzione CMASA. Causa la presenza delle persone, non è possibile appurare se in fusoliera fossero presenti o meno codici identificativi riconducibili ad una squadriglia di appartenenza. (collezione Giancarlo Garelo).

BIBLIOGRAFIA

- C. Lucchini-E. Leproni, 3° Stormo, Gino Rossato Editore, Valdagno 1990.
- A. Borgiotti-C. Gori, 96° Gruppo Bombardamento a Tuffo, Stem-Mucchi, Modena 1978.
- G. Pesce-G. Massimello, Adriano Visconti, Asso di Guerra, Albertelli Editore, Parma 1997.
- A. Vigna, Aeronautica Italiana, Dieci anni di Storia: 1943-1952, Storia Militare, 1999.
- F. Anselmino-G. Gastaldi, Aeronautica Militare: i Reparti di volo, Edizioni Monografie, 1998.
- A. Emiliani e F. Ghergo, Ali in Spagna, Giorgio Apostolo Editore, Milano 1997.
- N. Malizia, Ali sulla Steppa, Edizioni dell'Ateneo, 1987.
- F. Pagliano, Araldica del Cielo, Rizzoli Editore, Milano 1978.
- G. Massimello, Aviatori Milanesi in Guerra, Giorgio Apostolo Editore, Milano 2004.
- A. Emiliani-G. F. Ghergo-A. Vigna, Aviazione Italiana: la guerra in Italia, Intergest, Milano 1982.
- O. Giuffrida, Buscaglia e gli aerosiluranti, Ufficio Storico SMA, Roma 1998.
- G. Casarino-Renzo Sacchetti, Cameri, Giorgio Apostolo Editore, Milano 1998.
- F. D'Amico-Gabriele Valentini, Camouflage and Markings of the Aeronautica Nazionale Repubblicana, 1943-1945, Ian Allan Publishing, 2005.
- R. Azzalin, Caro valoroso Migliavacca, Macchione Editore, Varese 2003.
- G. Garelo, Centauri su Torino, Giorgio Apostolo Editore, Milano 1998.
- C.s Dunning, Courage Alone, Hikoki Publications, 1998.
- A. Petillo-G. Merigo-L. Zanini, Diavoli Rossi: settant'anni di Storia, Edizioni Nadir, 2006.
- E. Brotzu-M. Caso-G. Cosolo, Dimensione Cielo - volumi vari, Edizioni Bizzarri, 1971/1983.
- G. Garelo, Il Breda 65 e l'Aviazione d'Assalto, Edizioni dell'Ateneo e Bizzarri, 1980.
- C. Gori, Il Savoia Marchetti S.M. 79, Ufficio Storico SMA, Roma 2004.
- R. Gentilli, L'Aviazione da Caccia Italiana 1918-1939, Vol. 1° e 2°, Ed. A.I., Firenze, 1982.
- C. Ricci, La romantica squadriglia, Editoriale Domus, Milano 2008.
- O. Sponza, Nato per volare, Giorgio Apostolo Editore, Milano 1998.
- A. Duma, Quelli del Cavallino Rampante, Ufficio Storico A.M., Roma
- AA.VV., Regia Aeronautica: Caccia & Assalto 1940-1943, parte 1ª, 2ª, 3ª, La Bancarella Aeronautica, Torino, 2002/2009.
- G. Garelo, Regia Aeronautica e Armee de l'Air, Edizioni Bizzarri, 1975.
- A. Emiliani-G. F. Ghergo-A. Vigna, Regia Aeronautica: Balcani e fronte orientale, Intergest, Milano 1974.
- A. Emiliani-G. F. Ghergo-A. Vigna, Regia Aeronautica: il settore mediterraneo, Intergest, Milano 1976.
- A. Emiliani-G. F. Ghergo-A. Vigna, Regia Aeronautica: i fronti africani, Albertelli Editore, Parma 1979.
- A. Emiliani-G. F. Ghergo-A. Vigna, Spagna 1936-39, Intergest, Milano 1976.
- F. D'Amico-G. e Valentini, The Messerschmitt Bf 109 in Italian service 1943-1945, Monogram Aviation Publications, 1985.
- P. Farina, Volando sul campanile - parte prima, 1999.
- Aerofan, pubblicazione periodica, numeri vari, Giorgio Apostolo Editore, Milano
- Ali d'Italia (monografie), La Bancarella Aeronautica, Torino. .
- Ali Nuove, rivista periodica, di Armando Silvestri.
- Le Macchine e la Storia, Profili, serie edita dalla STEM-Mucchi, Modena.
- Storia Militare, numeri vari, Albertelli Editore, Parma.
- Nei Cieli di Guerra, Giorgio Apostolo Editore, 1996.
- Notiziario CMPR - numeri vari, (Club Modellismo Plastico Ravenna).
- Notiziario GMT - numeri vari, (Gruppo Modellistico Trentino di Studio e Ricerca Storica).
- Notiziario IPMS Italy - numeri vari.
- Aviolibri Special (monografie) IBN Editore.
- L'aviation italienne sur le front de l'Est, AirMag Hors Serie n° 5.
- Documenti Ufficio Storico SMA
- ECPA, Fort D'Ivry, France.
- <http://www.150gct.it/static.php?file=static/Colore.htm> a cura di Francesco D'Amico.

INDICE

Prefazione	pag.	3
Ringraziamenti	pag.	4
Sufficit Animus: il distintivo del 17° Gruppo	pag.	5
Il Biscione visconteo del 3° Stormo	pag.	7
L'Uomo alato: primo stemma del 4° Stormo	pag.	11
Lo Scorpione del 15° Gruppo R.T. poi O.A.	pag.	13
Il Diavolo rosso: il distintivo del 6° Stormo	pag.	17
Gatto Felix e Papero spernacchiante: le insegne del 25° Gruppo B.T.	pag.	29
La Cucaracha	pag.	32
Il distintivo Gamba di Ferro	pag.	38
L'Asso di Bastoni	pag.	43
La 217 ^a Squadriglia B.T.	pag.	54
Lo Scorpione della 93 ^a Squadriglia	pag.	55
Situazione ed evoluzione araldica del 21° Gruppo C.T.	pag.	57
Il 105° Gruppo B.T., poi A.S.	pag.	62
Il 96° Gruppo Bombardamento a Tuffo	pag.	66
La 278 ^a Squadriglia e il 132° Gruppo A.S.	pag.	73
La Volpe del 24° Gruppo C.T.	pag.	78
L'Uomo elettrico della 193 ^a Squadriglia B.T.	pag.	79
La Tigre del 54° Stormo C.T.	pag.	82
Il Gatto con gli Stivali	pag.	86
Lo Spauracchio: il distintivo del 22° Gruppo Caccia Terrestre	pag.	88
Gigi Tre Osei	pag.	92
Il Leone del Comando Intercettori (41° Stormo)	pag.	98
Il distintivo della Vespa arrabbiata	pag.	102
Il Mastino del 160° Gruppo C.T.?	pag.	107
Bibliografia	pag.	109

Le pubblicazioni del Gruppo Modellistico Trentino di studio e ricerca storica

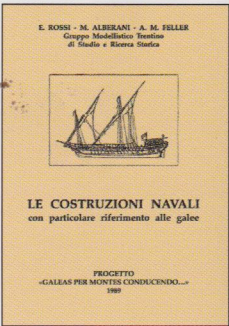
E. Rossi, M. Alberani, A.M. Feller:

LE COSTRUZIONI NAVALI CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE GALEE. (1989)

Libera traduzione del trattato di ARCHITETTURA NAVALE di Joseph Furttenbach.

Volume di 150 pagine (21x 29,7) con copertina in cartoncino, con 46 tavole originali.

Prezzo Euro 15,50 (Ai Soci Euro 10,75)



ESAURITO

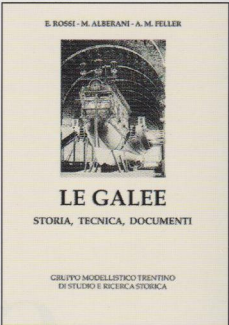
E. Rossi, M. Alberani, A.M. Feller:

LE GALEE, STORIA, TECNICA, DOCUMENTI. (1990)

Una raccolta di documenti storici originali sulla nascita, l'evoluzione e le caratteristiche tecniche della galea e delle imbarcazioni derivate.

Volume di 182 pagine (21x 29,7) con copertina in cartoncino, con 46 tavole originali, 5 disegni e 5 fotografie.

Prezzo Euro 15,50 (Ai Soci Euro 10,75)



ESAURITO

L. Tarpani, S. Spina:

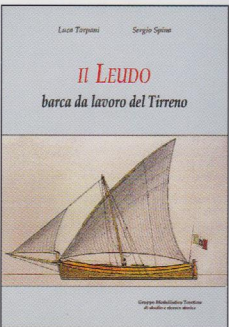
IL LEUDO, BARCA DA LAVORO DEL TIRRENO. (2000)

Storia di una delle più antiche e comuni barche da lavoro del Mar Ligure e del Tirreno con ampia parte dedicata alla costruzione del modello.

Fascicolo di 52 pagine (21x 29,7) in carta patinata opaca da 115 gr. con copertina a quattro colori in cartoncino da 245 gr, 54 fotografie in b/n e 27 disegni tecnici e al tratto.

Otto grandi tavole staccate con i piani costruttivi di alcuni tra i leudi più conosciuti.

Prezzo Euro 21,00 (Ai Soci Euro 14,00)



ESAURITO

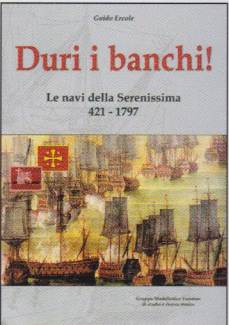
G. Ercole:

DURI I BANCHI!, LE NAVI DELLA SERENISSIMA 421 - 1797. (2006)

Descrizione organica e documentata dei vari tipi di navi che si sono avvicendati nel corso dei secoli nei ranghi della Marina della Repubblica di Venezia e ne hanno determinato le fortune. Sono descritte anche le armi, le bandiere, le vele e le attrezzature di bordo, le misure e i termini nautici allora in uso.

Volume di 182 pagine (21x 29,7) in carta patinata opaca da 115 gr. con copertina a quattro colori in cartoncino da 245 gr., 120 immagini in b/n e 70 a colori, 30 piani di costruzione.

Prezzo Euro 25,00 (Ai Soci Euro 17,50)



G. Ercole:

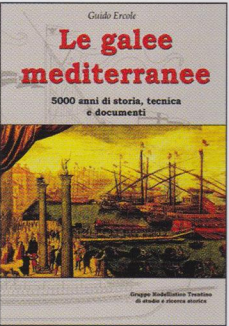
LE GALEE MEDITERRANEE, 5000 ANNI DI STORIA, TECNICA E DOCUMENTI. (2008)

La storia della galea mediterranea a partire dagli antichi Egizi, fino alle Repubbliche Marinare Italiane e ai Turchi. Cinquemila anni nei quali tutti questi popoli hanno utilizzato la galea per i loro conflitti e per i loro commerci.

In appendice il trattato "Architettura Navale" di J. Furttenbach.

Volume di 224 pagine (21x29,7) in carta patinata opaca da 115 gr. con copertina in cartoncino da 245 gr., 70 immagini a colori e 6 pagine formato A3 orizzontale con piani costruttivi e di galee. 190 immagini in b/n, oltre a 20 disegni tecnici ed elaborazioni di documenti originali.

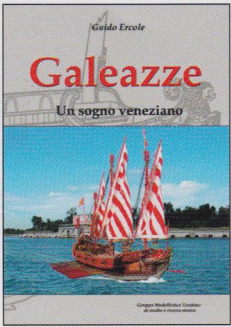
Prezzo Euro 28,00 (Ai Soci Euro 22,00)



GALEAZZE, UN SOGNO VENEZIANO (2010)

La prima ricerca organica mai pubblicata sulle galeazze veneziane, vere e proprie “capital ships” nella Veneta Marina tra il 1571 e la fine del ‘600. La ricostruzione dell’ambiente in cui nacque l’idea di queste navi, le discussioni e gli studi che portarono al loro progetto nonché la genesi, l’impiego e le migliorie applicate durante il loro utilizzo nei 150 anni in cui furono operative. Volume di 132 pagine (21x29,7) in carta patinata opaca da 115 gr con copertina in cartoncino da 245 gr, oltre 80 immagini a colori e 22 in b/n. 5 pagine formato A3 orizzontale con piani costruttivi di una galeazza. 20 disegni tecnici/piantine ed elaborazioni di documenti originali.

Prezzo Euro 30,00 (Gratis ai Soci)



N. Pignato:

AUTOMEZZI DA COMBATTIMENTO DELL’ESERCITO ITALIANO, 1912-1990. (1991)
Elenco dei mezzi da combattimento progettati, sperimentati e utilizzati dall’Esercito Italiano nel periodo considerato.
Volumetto di 32 pagine in oblungo (29,7x 21) in carta patinata opaca da 115 gr. con copertina in cartoncino a quattro colori, con 32 fotografie in b/n, 9 disegni tecnici e 5 stampe d’epoca.

Prezzo Euro 6,50 (Ai Soci Euro 4,50)

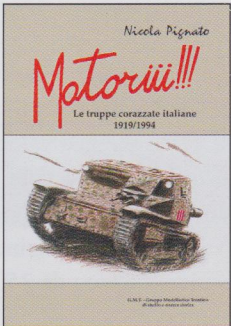


ESAURITO

N. Pignato:

MOTORIII!!! LE TRUPPE CORAZZATE ITALIANE, 1919-1994. (1995)
L’evoluzione organizzata delle Truppe Corazzate, l’industria bellica italiana e i documenti dalle origini ai giorni nostri.
Volume di 192 pagine (21x29,7) in carta patinata opaca da 115 gr. con copertina in cartoncino plastificato a quattro colori. 130 fotografie in b/n, 4 tavole tecniche, 5 disegni originali e 24 organigrammi.

Prezzo Euro 23,00 (Ai Soci Euro 15,50)

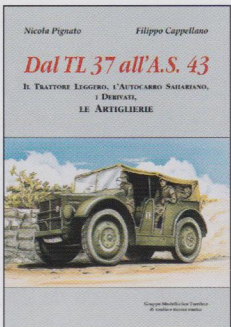


ESAURITO

N. Pignato, F. Cappellano:

DAL TL 37 ALL’AS 43. IL TRATTORE LEGGERO, L’AUTOCARRO SAHARIANO, I DERIVATI, LE ARTIGLIERIE. (1997)
Monografia del trattore leggero TL 37 dalle origini al 1945 con la trattazione di tutti i derivati, le costruzioni campali e gli allestimenti particolari. Ampia trattazione delle artiglierie trainate.
Volume di 96 pagine (21x29,7) in carta patinata opaca da 115 gr. con copertina in cartoncino plastificato a quattro colori. Oltre 140 fotografie in b/n, disegni tecnici delle versioni principali e disegni al tratto derivati dai cataloghi originali dell’epoca.

Prezzo Euro 15,50 (Ai Soci Euro 10,75)

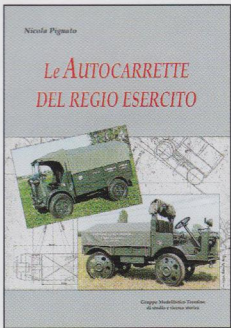


ESAURITO

N. Pignato:

LE AUTOCARRETTE DEL REGIO ESERCITO. (2000)
Monografia delle autocarrette OM (32, 35, 36 e 37) e delle autocarrette SPA CL 39 con ampia trattazione sulle origini dell’autocarro di fanteria,
Volume di 88 pagine (21x29,7) in carta patinata opaca da 115 gr. e copertina in cartoncino plastificato a quattro colori. Oltre 130 fotografie in b/n, disegni tecnici dei modelli principali e disegni al tratto dai cataloghi originali dell’epoca.

Prezzo Euro 15,50 (Ai Soci Euro 10,75)



C. Pergher:

LE MACCHINE DI PAVESI, LE TRATTRICI, I TRATTORI, I RIMORCHI. (2002)

La trattazione di tutte le macchine create dall'ing. Ugo Pavesi a partire dal primo aratro automobile fino al trattore P4 usato fin oltre la seconda guerra mondiale.

Volume di 180 pagine (21x29,7) in carta patinata opaca da 115 gr. e copertina in cartoncino plastificato da 250 gr. a 4 colori con 46 tavole originali e oltre 240 fotografie in b/n.

Prezzo Euro 30,00 (Ai Soci Euro 21,00)



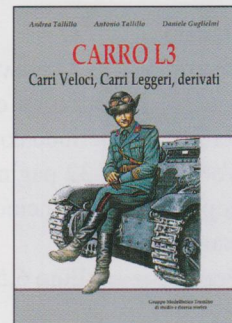
A. e A. Tallillo, D. Guglielmi:

CARRO L 3, CARRI VELOCI, CARRI LEGGERI, DERIVATI. (2004)

La storia del piccolo carro italiano con accenni agli altrettanto piccoli blindati esteri dai quali ha tratto origine. Gli impieghi in pace e in guerra e tutti i derivati. Un capitolo è dedicato agli esemplari oggi conservati in musei e collezioni private.

Volume di 136 pagine (21x29,7) in carta patinata opaca da 115 gr. e copertina in cartoncino plastificato opaco da 250 gr. a 4 colori con circa 140 immagini suddivise tra foto, disegni tecnici e al tratto.

Prezzo Euro 30,00 (Ai Soci Euro 21,00)



A. e A. Tallillo, D. Guglielmi:

CARRO L 6, CARRI LEGGERI, SEMOVENTI E DERIVATI. (2007)

Il carro italiano è raccontato in queste pagine con dovizia di particolari attinti dai documenti originali che gli autori hanno consultato in quasi due anni di lavoro. Naturalmente sono elencati anche gli impieghi in pace e in guerra e descritti tutti i derivati.

Volume di 120 pagine (21x29,7) in carta patinata opaca da 115 gr. e copertina in cartoncino plastificato opaco da 250 gr. a 4 colori. Circa 140 immagini suddivise tra foto, disegni tecnici e al tratto.

Prezzo Euro 18,00 (Ai Soci Euro 12,50)



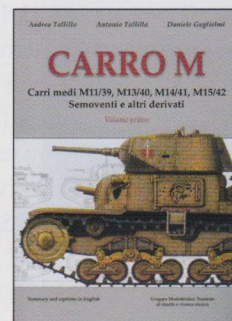
A. e A. Tallillo, D. Guglielmi:

CARRO M, CARRI M 11/39, M13/40, M14/41, M15/42 - SEMOVENTI E ALTRI DERIVATI. (2010) -

Questo primo volume tratta la parte tecnica di tutte le versioni del carro M, ampliando e arricchendo quanto già pubblicato sull'argomento con notizie attinte da documentazione originale e inedita. Assai interessante l'apparato iconografico proveniente da collezioni pubbliche e private. Un'appendice è dedicata ad alcuni schemi mimetici presentati a colori.

Volume di 124 pagine (21x29,7) in carta patinata opaca da 115 gr. e copertina in cartoncino plastificato opaco da 250 gr. a 4 colori. Circa 100 immagini suddivise tra foto, disegni tecnici e al tratto. Il volume è acquistabile anche con un allegato set di decals e fotoincisioni.

Prezzo Euro 20,00 Con decals e fotoincisioni 27,00 - (Gratis ai Soci)



VOLUME 1°

C. Cucut:

LE FORZE ARMATE DELLA R.S.I 1943/45 - FORZE DI TERRA (2005)

Un dettagliato studio, completo di organici, di tutti i reparti impiegati dalla Forza di terra della Repubblica Sociale Italiana dall'8 settembre 1943 sino alla fine della guerra.

Volume di 222 pagine (21x29,7) in carta patinata opaca da 115 gr. e copertina in cartoncino plastificato opaco da 250 gr. a 4 colori con oltre 180 immagini e 13 cartine.

Prezzo Euro 30,00 (Ai Soci Euro 21,00)



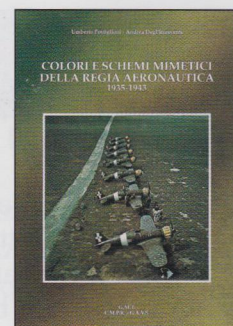
U. Postiglioni, A. Degl'Innocenti:

COLORI E SCHEMI MIMETICI DELLA REGIA AERONAUTICA 1935-1943. (1994)

Riedizione dell'omonimo libro del 1975 a cura di G. Alegi, M. Gueli e P. Varriale, con aggiunta di un fascicolo a colori riportante le mimetiche e i colori base sicuramente utilizzati. In collaborazione con CMPR e GAVS.

Volume di 136 pagine (21x29,7) in carta patinata opaca da 115 gr. con copertina in cartoncino plastificato a quattro colori. Fascicolo di 16 pagine (21x29,7) in carta patinata opaca da 145 gr., 100 fotografie in b/n, disegni tecnici e fac-simile dei documenti originali.

Prezzo Euro 21,00 (Ai Soci Euro 14,00)



ESAURITO

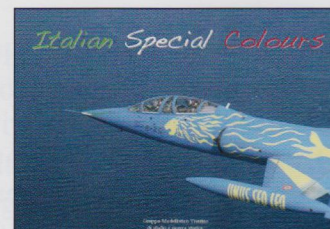
L. Caliaro:

ITALIAN SPECIAL COLOURS. (2007)

Risultato del paziente lavoro di Luigino Caliaro, questo libro propone, attraverso una nutrita serie di fotografie a colori, tre decenni di livree celebrative di tutti i Gruppi e i Reparti dell'Aeronautica Militare Italiana, dell'Esercito e della Marina.

Volume di 128 pagine in oblungho (27,7x21,00) in carta patinata opaca da 115 gr e copertina rigida a 4 colori. Circa 250 fotografie a colori con didascalie in italiano e inglese.

Prezzo Euro 28,00 (Ai Soci Euro 22,00)



L. Caliaro:

I CACCIA ITALIANI DELLA SERIE 80. (2008)

Il libro è un tributo fotografico all'attività operativa dei caccia della "serie 80" che hanno prestato servizio nei vari reparti dell'AMI e con tutte le Pattuglie Acrobatiche.

Volume di 160 pagine in oblungho (27,7x21,00) in carta patinata opaca da 115 gr e copertina rigida a 4 colori. 222 foto in b/n e 96 a colori con didascalie in italiano e inglese.

Prezzo Euro 30,00 (Ai Soci Euro 21,00)



P. Moncalvo, G. Massimello

ARALDICA DELLA REGIA AERONAUTICA

Prima parte di un'approfondita ricerca sugli stemmi, storia ed evoluzione, utilizzati dalla Regia Aeronautica dalle origini alla fine della seconda guerra mondiale.

Volume di 120 pagine (21x29,7) in carta patinata opaca da 115 gr e copertina in cartoncino plastificato opaco da 250 gr a 4 colori. Oltre 280 immagini suddivise tra foto in b/n e a colori e disegni degli stemmi realizzati dall'autore in grafica vettoriale.

Prezzo Euro 30,00 (Gratis ai Soci)



VOLUME 1°

LA NOSTRA RIVISTA

Rivista ufficiale del Gruppo Modellistico Trentino di studio e ricerca storica, viene pubblicata in tre numeri all'anno. Tratta argomenti di carattere aeronautico, navale, militare, figurinistico.

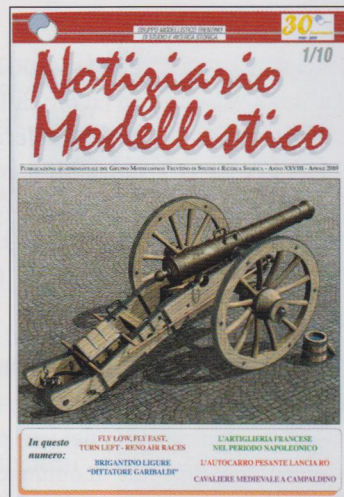
Stampato in formato 21x29,7 su carta patinata opaca da 115 grammi, consta di 48 pagine riccamente illustrate con foto in b/n e a colori, disegni tecnici e al tratto. Copertina in cartoncino da 145 grammi a quattro colori.

Gratis ai Soci.

Gli articoli pubblicati nel "Notiziario Modellistico" sono ricerche di carattere storico, modellistico, relazioni di storia militare e civile moderna e antica, recensioni di libri, riviste e kits, ecc. sempre attuali.

Di tutti gli argomenti trattati è disponibile il catalogo che può essere consultato e scaricato dal sito internet www.gmtmodellismo.it oppure richiesto gratuitamente alla segreteria del G.M.T. al seguente indirizzo:

c/o Flavio Chistè, via S. Anna, 73 - 38121 GARDOLO (TN)



Il G.M.T. - Gruppo Modellistico Trentino di studio e ricerca storica è un'associazione di modellismo statico aperta a soci ovunque residenti che, oltre alla normale attività relativa alla costruzione di modelli, pubblica anche studi, ricerche e monografie su aerei, mezzi militari, navi antiche e moderne, figurini e storia civile e militare, autofinanziandosi con mezzi propri che derivano principalmente dal tesseramento degli iscritti.

L'Associazione è stata costituita nel 1980 da un gruppo di appassionati di modellismo statico con uno statuto redatto in forma privata. Fin dall'inizio comunque l'attività è stata caratterizzata da un doppio indirizzo: quello modellistico vero e proprio, mediante l'allestimento di mostre, e quello della ricerca attraverso la pubblicazione di un "Notiziario Modellistico" per i soci.

Tale attività non si è modificata fino al 1989, quando, ritenendo esaurita la fase puramente modellistica, l'Associazione ha deciso di puntare maggiormente sull'attività di ricerca.

Dal 1990 a oggi sono state realizzate sedici monografie (mentre altre sono in preparazione) e, ogni anno, tre numeri della rivista "Notiziario Modellistico" che viene inviata gratuitamente a tutti i soci e è inoltre disponibile per la cessione al pubblico.

Le monografie sono studi particolarmente curati a carattere esclusivamente storico su mezzi militari italiani, aerei, navi e sul figurinismo, che sono disponibili a tutti ma che vengono offerte ai soci a titolo gratuito.

Dal 2005 l'Associazione gestisce poi un importante sito internet, www.gmtmodellismo.it, ben conosciuto e molto frequentato dai soci e dagli appassionati di storia e modellismo. Nel sito, oltre a interessanti articoli e all'illustrazione in dettaglio di tutte le citate attività, è anche presente una "galleria virtuale" con foto dei modelli di diversi iscritti ed esaurienti reportages fotografici delle principali mostre italiane.

Nel 2010 il Gruppo festeggia i propri trent'anni di attività. Un traguardo significativo, che colloca il Gruppo tra quelli di più antica data operanti in Italia e che, per essere festeggiato degnamente, prevede, oltre alla pubblicazione di questo libro, la realizzazione di altre monografie e l'organizzazione di una mostra modellistica a livello nazionale, presso il Museo dell'Aeronautica "G. Caproni" di Trento, uno dei luoghi deputati a far conoscere e rivivere la storia. Due obiettivi questi da sempre presenti nelle attività del G.M.T.

Per chi vuole allacciare rapporti con il Gruppo, oltre ai normali mezzi di comunicazione, è disponibile la casella di posta elettronica info@gmtmodellismo.it.

I RECAPITI DEL G.M.T.:

Presidenza

Mirko D'Accordi - Via Veduta, 130 - 38122 COGNOLA - Tel. 0461 239173

Vicepresidenza

Guido Ercole - Via Muredei, 11 - 38122 TRENTO - Tel. 0461 930113

Segreteria

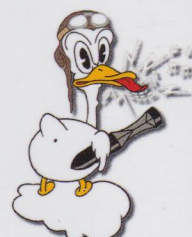
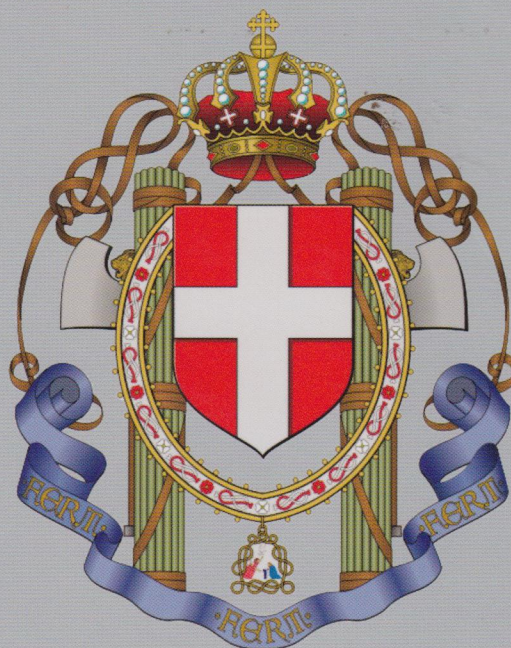
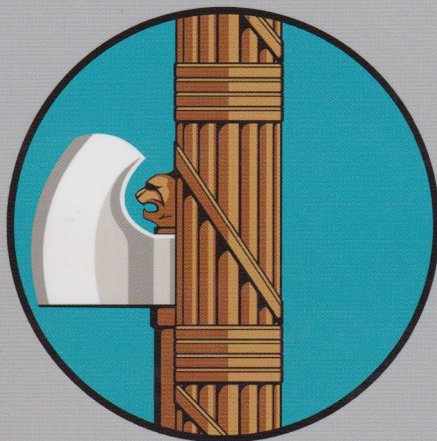
Flavio Chistè - Via S. Anna, 73 - 38121 GARDOLO - Tel 0461 993114

Redazione

Fe.C.C.Ri.T. - Via Brennero, 52 - 38122 TRENTO - Tel. 0461 826758

sito internet www.gmtmodellismo.it

e-mail info@gmtmodellismo.it



€ 30,00

ISBN 978-88-902511-8-4



9 788890 251184